

ccr

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

This material contains information affecting the National Defense of the United States within the meaning of the Espionage Laws, Title 18, U.S.C. Secs. 793 and 794, the transmission or revelation of which in any manner to an unauthorized person is prohibited by law.

C-O-N-F-I-D-E-N-T-I-A-L

25X1

COUNTRY East Germany

REPORT

SUBJECT Deutsche Reichsbahn Signal Book

DATE DISTR. 9 MAY 1960

NO. PAGES 1

REFERENCES

DATE OF INFO.

25X1

PLACE & DATE ACQ.

25X1

SOURCE EVALUATIONS ARE DEFINITIVE APPRAISAL OF CONTENT IS TENTATIVE

Deutsche Reichsbahn

Signal Book (Signal Buch), printed by Zentrale Drucksachen-Leitstelle

Dresden. (One bound copy)

24/50

25X1

C-O-N-F-I-D-E-N-T-I-A-L

25X1

STATE	X	ARMY	X	NAVY	X	AIR	X	NSA	X	FBI					
(Note: Washington distribution indicated by "X"; Field distribution by "#")															

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

11 12
DEUTSCHE REICHSBAHN

SIGNALBUCH

(SB)

GÜLTIG VOM 1. APRIL 1959 AN

AUSGABE 1958

Geschäftsführung: Technisches Zentralamt Berlin
Druck: Zentrale Druckerei - Leitstelle Dresden

VERTEILUNGSPLAN

(1) **Ministerium für Verkehrswesen**
Technisches Zentralamt
Entwurfs- und Vermessungsbüro Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektionen
Baubetrieb der Deutschen Reichsbahn
Sonderbauleitung Bauzüge
Oberste Bauleitung für Elektrifizierung der Deutschen Reichsbahn
Ingenieur- und Spezialschulen
Reichsbahnämter
Reichsbahnausbesserungswerke
Bahnbetriebswerke, Bahnbetriebswagenwerke
Signal- und Fernmeldewerkstätten
Weichen-, Schwellen- und Oberbauwerke
Brückenwerkstätten
Bahnhöfe, Güterabfertigungen
Wagenmeistereien
Signal-, Fernmelde-, Starkstrom- und Fahrleitungsmeistereien
Hochbau-, Brücken- und Bahnmeistereien

(2) persönliche Verteilung

Beim Bau-, Instandhaltungs- und Triebwagendienst verwendeten
Personal
Reichsbahnärztliche Dienststellen
Reichsbahnpostämter
Reichsbahnkassen
Reichsbahnkassen für den Fernverkehr

Verteilt durch: **Verwaltungsbereich**

Einzelheiten durch Verordnungen des Ministeriums
des Reichsbahnverkehrs

INHALTSVERZEICHNIS

1. Abschnitt. Allgemeines		Satz
§ 1 Allgemeine Bestimmungen für die Signale.....		13
2. Abschnitt. Haupt- und Vorsignale		
§ 2 Allgemeine Bestimmungen		17
§ 3 Formhauptsignale (Hf)		18
Signal Hf 0 Halt		19
Signal Hf 1 Führt frei		20
Signal Hf 2 Führt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h oder auf eine durch besondere Anordnung festgesetzte Geschwindigkeit		21
§ 4 Formvorsignale (Vf)		21
Signal Vf 0 Halt vorgewiesen		22
Signal Vf 1 Führt frei vorgewiesen		23
Signal Vf 2 Führt frei vorgewiesen auf mit Geschwindigkeits- beschränkung vorgewiesen		23
Signal Vf 3 Führt frei vorgewiesen auf mit Geschwindigkeits- beschränkung vorgewiesen		24
§ 5 Lichthaupt- und Lichtvorsignale (Hh)		25
Signal Hh 0 Halt vorgewiesen		26
Signal Hh 1 Führt frei vorgewiesen		26
Signal Hh 2 Führt frei vorgewiesen auf mit Geschwindigkeits- beschränkung vorgewiesen		27
Signal Hh 3 Führt frei vorgewiesen auf mit Geschwindigkeits- beschränkung vorgewiesen		27
Signal Hh 4 Führt frei vorgewiesen auf mit Geschwindigkeits- beschränkung vorgewiesen		28

Inhalt Seite

Signal Hl 8 Geschwindigkeit 100 km/h auf 40 km/h (60 km/h) ermäßigen	29
Signal Hl 9 Fahrt mit höchstens 40 km/h oder 60 km/h	30
Signal Hl 10 Höchstgeschwindigkeit ermäßigen — „Halt“ erwarten	30
Signal Hl 11 Geschwindigkeit 100 km/h ermäßigen — „Halt“ erwarten	31
Signal Hl 12 Geschwindigkeit 40 km/h oder 60 km/h ermäßigen — „Halt“ erwarten	31
Signal Hl 13 Halt	32
§ 6 Lichtsignale der Berliner S-Bahn (Sv)	33
Signal Sv 1 Fahrt frei — „Fahrt frei“ erwarten	33
Signal Sv 2 Fahrt frei — „Halt“ erwarten	34
Signal Sv 3 Halt — Weiterfahrt auf Sicht	34
Signal Sv 4 Halt	35
Signal Sv 5 Fahrt frei — „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ erwarten	37
Signal Sv 6 Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung — „Fahrt frei“ erwarten	37
Signal Sv 7 Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung — „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ erwarten	37
Signal Sv 8 Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung — „Halt“ erwarten	37

3. Abschnitt. Zusatzsignale an Hauptsignalen (Zs)

§ 7 Signal Zs 1 Ersatzsignal	39
§ 8 Signal Zs 2 M-Tafel	39
§ 9 Signal Zs 3 R-Tafel	39
§ 10 Signal Zs 4 Richtungsanzeiger	40
§ 11 Signal Zs 5 Geschwindigkeitsschild	41
Signal Zs 6 Einbahnfahrtafel	41
§ 12 Signal Zs 7 Geschwindigkeitswechsel	41

4. Abschnitt. Gleissperrsignal (Gsp)

§ 13 Signal Gsp 1 Gleissperrsignal	42
Signal Gsp 2 Gleissperrsignal	42
Signal Gsp 3 Gleissperrsignal	42
Signal Gsp 4 Gleissperrsignal	42

Inhalt Seite

5. Abschnitt. Zusätzliche Signale bei elektrischer Zugförderung (El)

§ 14 Allgemeines	47
§ 15 Signal El 1 Ausschaltsignal	47
Signal El 2 Einschaltsignal	48
§ 16 Signal El 3 Bügel ab-Signal	48
Signal El 4 Bügel ab-Ankündesignal	49
Signal El 5 Bügel an-Signal	49
§ 17 Signal El 6 Halt für Fahrzeuge mit Stromabnehmern	50

6. Abschnitt. Signale für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten (Sp)

§ 18 Signal Sp 1 Nachschieben einstellen	51
Signal Sp 2 Halt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten	51
Signal Sp 3 Weiterfahrt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten	51

7. Abschnitt. Langsamfahrtsignale (Lf)

§ 19 Signal Lf 1 Langsamfahrtschild	53
Signal Lf 2 Langsamfahrtschild	55
Signal Lf 3 Langsamfahrtschild	55
Signal Lf 4 Langsamfahrtschild	56
Signal Lf 5 Langsamfahrtschild	58

8. Abschnitt. Schutzhaltsignale (Sh)

§ 20 Signal Sh 1 Schutzhaltsignal	59
Signal Sh 2 Schutzhaltsignal	59
Signal Sh 3 Schutzhaltsignal	60
Signal Sh 4 Schutzhaltsignal	61
Signal Sh 5 Schutzhaltsignal	61
Signal Sh 6 Schutzhaltsignal	61

9. Abschnitt. Signal für Zugschluss (Zpl)

§ 21 Signal Zpl 1 Zugschluss	62
Signal Zpl 2 Zugschluss	62
Signal Zpl 3 Zugschluss	62
Signal Zpl 4 Zugschluss	62

	Seite
Signal Zp 4 Bremsen losen	71
Signal Zp 5 Notsignal	71
§ 29 Hornrufsignale	71
Signal Zp 6 Kommen	71
Signal Zp 7 Warten	72
Signal Zp 8 Grenzzichenfrei	73
§ 30 Abfahrtsignale	73
Signal Zp 9 a Signal der Aufsicht	73
Signal Zp 9 b Signal des Zugführers	74
§ 31 Fahrregelungssignale	74
Signal Zp 10 K-Scheibe	75
Signal Zp 11 L-Scheibe	75
§ 32 Bremsprobessignale	76
Signal Zp 12 Bremse anlegen	76
Signal Zp 13 Bremse lösen	77
Signal Zp 14 Bremse in Ordnung	77
10. Abschnitt. Aufforderungssignale zum Pfeifen und Läuten (PI)	
§ 33 Allgemeines	79
§ 34 Pfeiftafeln	79
Signal PI 1 Pfeiftafel vor Gefährdung	79
Signal PI 2 Pfeiftafel vor Weichenstellung	80
§ 35 Durchläutertafeln	80
Signal PI 3 Durchläutertafel	80
Signal PI 4 Durchläutertafel	81
11. Abschnitt. Signale für den Rangierdienst (Ra)	
§ 36 Rangiersignale	81
Signal Ra 1 Weichen stellen	81
Signal Ra 2 Halten	81
Signal Ra 3 Abbremsen	82
Signal Ra 4 Abbremsen	82
Signal Ra 5 Halten	82

Inhalt	Seite
§ 37 Abdrücksignale	86
Signal Ra 6 Halt	87
Signal Ra 7 Langsam abdrücken	88
Signal Ra 8 Mäßig schnell abdrücken	88
Signal Ra 9 Zurückziehen	89
§ 38 Signal Ra 10 Rangierhalttafel	89
§ 39 Signal Ra 11 Rangierhaltsignal	90
§ 40 Signal Ra 12 Rangierfahrtsignal	91
 12. Abschnitt. Weichensignale (Wn)	
§ 41 Allgemeines	93
§ 42 Signale für einfache Weichen und einfache Kreuzungswweichen	93
Signal Wn 1 Gerader Zweig	93
Signal Wn 2 Gefahrener Zweig	94
§ 43 Signale für doppelte Kreuzungswweichen	95
Signal Wn 3 Weichenkreuzung nach links nach rechts	95
Signal Wn 4 Weichenkreuzung nach rechts nach links	95
Signal Wn 5 Weichenkreuzung links nach links	96
Signal Wn 6 Weichenkreuzung rechts nach rechts	96
 13. Abschnitt. Signale an Zügen und Nebenfahrzeugen (Zg)	
§ 44 Signale an der Zugs Spitze	97
Signal Zg 1 Zug vorwärts	97
Signal Zg 2 Zug rückwärts	99
Signal Zg 3 Zugschluß	99
Signal Zg 4 Zug vorwärts	99
Signal Zg 5 Zug rückwärts	99
Signal Zg 6 Zug vorwärts	99
Signal Zg 7 Zug rückwärts	99
§ 45 Signale an Zugführern und Nebenfahrzeugen (Nf)	99
Signal Nf 1 Zug vorwärts	99
Signal Nf 2 Zug rückwärts	99
Signal Nf 3 Zug vorwärts	99
Signal Nf 4 Zug rückwärts	99
Signal Nf 5 Zug vorwärts	99
Signal Nf 6 Zug rückwärts	99

Seite

15. Abschnitt. Leutesignale (Ls)

§ 45 Allgemeines	105
§ 46 Signal Ls 1 Abflurtesignal 1	105
Signal Ls 2 Abflurtesignal 2	106
Signal Ls 3 Gefahrsignal	106

16. Abschnitt. Rottenwarnsignale (Ro)

§ 50 Allgemeines	107
§ 51 Signal Ro 1 Vorsicht — Im Nachbargleis nähern sich Fahrzeuge	107
Signal Ro 2 Arbeitsgleise räumen	108
Signal Ro 3 Arbeitsgleise schnellstens räumen	108
Signal Ro 4 Fahnnenschild	108

17. Abschnitt. Sonstige Signale (So)

§ 52 Signal So 1 Erkennungsmast	109
§ 53 Signal So 2 Schachbrettafel	109
§ 54 Signal So 3 Vorsignaltafel	110
§ 55 Signal So 4 Vorsignalbaken	111
§ 56 Signal So 5 Trapeztafel	112
§ 57 Signal So 6 Kreuztafel	113
§ 58 Signal So 7 Schneepflaßtafel	113
§ 59 Signal So 8 H-Tafel	114
§ 60 Signal So 9 Haltepunkttafel	115
§ 61 Signal So 10 Brandrücktafel	116
§ 62 Signal So 11 Isolierzeichen	117
§ 63 Signal So 12 Grenzzeichen	118
§ 64 Signal So 13 Gefahranstrich	119
§ 65 Signale für die Sicherheit an Wegübergängen	
Signal So 14 Warnzeichen	120
Signal So 15 Warnzeichen	120
Signal So 16 Warnzeichen	120

Inhalt

18. Abschnitt. Von den Abschnitten 2 bis 17 abweichende und in ihnen nicht enthaltene Signale

§ 66 Allgemeines	121
§ 67 Lichthauptsignale (Hl)	121
Signal Hl 100 Halt	122
Signal Hl 101 Fahrt frei	122
Signal Hl 102 Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h oder auf eine durch besondere Anordnung festgesetzte Geschwindigkeit	122
§ 68 Lichtvorsignale (Vl)	123
Signal Vl 100 „Halt“ erwarten	123
Signal Vl 101 „Fahrt frei“ erwarten	123
Signal Vl 102 „Fahrt frei“ oder „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ erwarten	124
Signal Vl 103 „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ erwarten	124
§ 69 Lichtsperrsignal (Lsp)	125
Signal Lsp 100 Halt und keine Fortfahrlücken	125
Hauptsignalbänder (Hb)	126
Hauptsignalband Hb 100	126
Hauptsignalband Hb 101	126
Hauptsignalband Hb 102	126
Hauptsignalband Hb 103	126

Seite

Anlagen

Anlage 1	Zeiten, in denen die Nachtzeichen anzuwenden sind (§ 1 (5))	129
Anlage 2	Signalsystem der Lichtsignale HI 1 — HI 13 (§ 5 (6))	130
Anlage 3	Beispiele für das Signalisieren dicht hintereinander liegender Langsamfahrstellen (§ 19 (8))	131
Anlage 4	Vorschriften für die Aufbewahrung, Prüfung und den Ersatz von Knallkapsein (§ 26 (14))	135

Abkürzungen

ESO = Eisenbahn-Signalordnung
BO = Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
BOS = Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
FV = Fahrdienstvorschriften
AzFV = Anhang zu den Fahrdienstvorschriften und zum Signalbuch
La = Übersicht der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen und sonstigen Besonderheiten

Unter „Direktion“ ist die Reichsbahndirektion,
unter „Amt“ das Reichsbahnamt zu verstehen.

Unter „Lokomotive“ bzw. „Lokomotivführer“ sind alle Triebfahrzeuge bzw. Triebfahrzeugführer zu verstehen.

1. ABSCHNITT

ALLGEMEINES

§ 1

Allgemeine Bestimmungen für die Signale

(1) Das Signalbuch enthält die wesentlichen Vorschriften über die Anwendung der Signale bei der Deutschen Reichsbahn. Es beruht auf der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO), der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (BOS) und auf der Eisenbahn-Signalordnung (ESO).

(2) Die Einführung neuer Signale und Abweichungen von der ESO bedürfen der Genehmigung des Ministers für Verkehrswesen. Abweichungen bedürfen auch der Genehmigung des Signalbuches.

Die Signale sind in der Regel in deutscher Sprache zu beschriften. Für die Beschriftung der Signale sind die Zeichen des Verkehrszeichens zu verwenden.

§ 1

Allgemeines

(6) Ist in dem in (5) genannten Zeitraum ein Nachtzeichen vollständig oder teilweise erloschen, das Tageszeichen aber zweifelsfrei erkennbar, so gilt das Tageszeichen [s. FV § 53 (8)].

(7) Wird im Einzelfall ein Signal nicht deutlich wahrgenommen, so muß die Bedeutung angenommen werden, die die größte Vorsicht erfordert.

(8) Lichtsignale, die für eine Zugfahrt betriebsmäßig ausgeschaltet sind, zeigen ein weißes Licht (Kernlicht).

(9) Lichthaupt- und Lichtsperrsignale sind durch Mastblätter gekennzeichnet.

(10) An einem durch weiß-rot-weißes Mastblat gekennzeichneten Lichtsignal, das erloschen ist, ist ein fehlerhaftes SignaldBild zu zeigen. Das SignaldBild zeigt einen roten, schrägflächigen Pfeil, dessen Spitze nach oben zeigt. Rangendbleichen sind durch ein weißes Kreuz gekennzeichnet. Das Wort „verboten“ ist zu zeigen.



(11) An einem durch weiß-rot-weißes Mastblat gekennzeichneten Lichtsignal, das erloschen ist, ist ein fehlerhaftes SignaldBild zu zeigen. Das SignaldBild zeigt einen roten, schrägflächigen Pfeil, dessen Spitze nach oben zeigt. Rangendbleichen sind durch ein weißes Kreuz gekennzeichnet. Das Wort „verboten“ ist zu zeigen.



(12) Ein Signal, das erloschen ist, ist ein fehlerhaftes SignaldBild zu zeigen. Das SignaldBild zeigt einen roten, schrägflächigen Pfeil, dessen Spitze nach oben zeigt. Rangendbleichen sind durch ein weißes Kreuz gekennzeichnet. Das Wort „verboten“ ist zu zeigen.

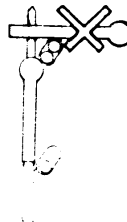
Allgemeines

oder verdeckt. Mastbleche an ungültigen Lichtsignalen sind abzunehmen.

Bei mehreren Lichtsignalen an einem Signalträger (mehrere Signalschirme) werden alle Signale durch das Kreuz ungültig.

Ungültige Weichensignale und Signale an Gleissperren sind zu verdecken.

Beispiele für die Kennzeichnung ungültiger Signale:



2. ABSCHNITT

§ 2

Haupt- und Vorsignale

§ 2

Allgemeine Bestimmungen

(1) Haupt- und Vorsignale zeigen an, ob oder mit welcher Geschwindigkeit Züge den anschließenden Gleisabschnitt befahren dürfen.

(2) Signal-Halter gilt nur für Züge [s. aber § 5 (19)].

(3) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(4) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(5) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(6) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(7) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(8) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(9) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(10) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(11) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(12) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(13) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(14) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(15) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(16) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(17) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(18) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(19) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(20) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(21) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(22) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(23) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(24) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(25) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(26) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(27) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(28) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(29) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

(30) Signal-Halter gilt für Züge und Rangierabteilungen [s. aber § 5 (19)].

§ 2 und 3

Formhauptsignale

- (3) Die Grundstellung der Hauptsignale ist in der Regel „Halt“. Die Hauptsignale können in der Grundstellung auch „Fahrt“ zeigen,
- a) wenn es die Direktion besonders angeordnet hat,
 - b) auf Strecken mit automatischer Blockung und zugbedienten Signalen.
- (6) Vorsignale stehen in der Regel im Abstand des für die Strecke festgelegten Bremswegs vor dem zugehörigen Hauptsignal und sind durch die Vorsignaltafel (Signal So 3) gekennzeichnet [Ausnahmen s § 54 (2)].
- Wegen der Ankündigung durch Vorsignalbaken s § 55.
- Der Regelbremswegabstand und etwa verkürzte Abstände der Vorsignale von den Hauptsignalen sind im AzFV angegeben.
- (7) Die Vorsignale befinden sich rechts neben oder über dem zugehörigen Gleis.
- An den Stellen, wo die Sicht zwischen Vorsignal und Hauptsignal behindert ist, kann ein Vorsignalwiederholer aufgestellt sein [s §§ 5 (23) und 68 (9)].
- (8) Das Amt kann im Bahnhofsbuch zulassen, daß bei Ausfall der Zwischensignale die Lichtsignale und die Formhauptsignale gelöscht werden können, wenn das Signal nicht benötigt werden [s über § 3 (2)].

§ 3

Formhauptsignale (Hf)

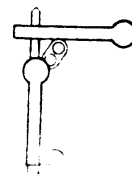
- (1) Formhauptsignale bestehen aus einem Mast mit einem oder zwei Flügeln und einem Nachflügel.
- (2) Wenn Formhauptsignale aus einem Mast mit einem oder zwei Flügeln bestehen, sind die Flügel in der Grundstellung nach rechts geschwenkt.
- (3) Wenn Formhauptsignale aus einem Mast mit einem Nachflügel bestehen, ist der Nachflügel in der Grundstellung nach rechts geschwenkt.

Formhauptsignale

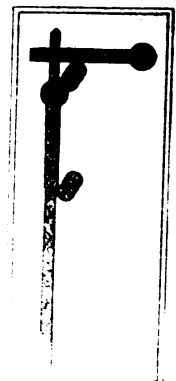
- (4) Die Nachtzeichen der Formhauptsignale sind bei unsichtbarem Wetter auch am Tage anzuwenden, wenn die Tageszeichen auf eine Entfernung von 100 m nicht mehr deutlich erkennbar sind.

(5) Signal Hf 0 Halt!

Tageszeichen
Der Signalfügel – bei zweiflügeligen Signalen der obere Flügel – zeigt waagrecht nach rechts



Nachtzeichen
Ein rotes Licht



Sp
Lf
Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Lg
Fz
Lt
Ro
So
HI
.00-102
VI
Lsp
Ha
Zg
101-102

§ 8

Formhauptsignale

(7) Wegen der Vorbeifahrt eines Zuges am Halt zeigenden Formhauptsignal auf Ersatzsignal s Signal Zs 1 (§ 7) und auf mündlichen Auftrag (M-Tafel) s Signal Zs 2 (§ 8).

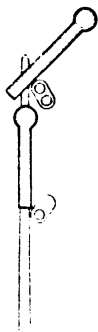
(8)

Signal Hf 1

Fahrt frei!

Tageszeichen

Ein Signalfügel – bei zwei-flügligen Signalen der obere Flügel – zeigt nach rechts aufwärts unter einem Winkel von etwa 45°



Nachtzeichen
Ein grünes Licht



(9) Signal Hf 1 zeigt bei Vorbeifahrt eines Zuges am Halt zeigenden Formhauptsignal auf Ersatzsignal s Signal Zs 1 (§ 7) und auf mündlichen Auftrag (M-Tafel) s Signal Zs 2 (§ 8).

20

Formhauptsignale

§ 9

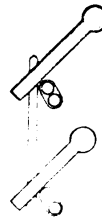
(10)

Signal Hf 2

Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h oder auf eine durch besondere Anordnung festgesetzte Geschwindigkeit!

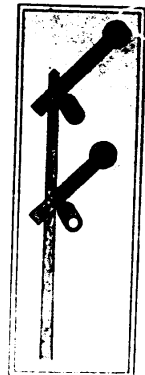
Tageszeichen

Zwei Signalfügel zeigen nach rechts aufwärts unter einem Winkel von etwa 45°



Nachtzeichen

Ein grünes und senkrecht darunter ein gelbes Licht



Bei der Vorbeifahrt eines Zuges am Halt zeigenden Formhauptsignal auf Ersatzsignal s Signal Zs 1 (§ 7) und auf mündlichen Auftrag (M-Tafel) s Signal Zs 2 (§ 8).

21

Signale (V)

Zs
Gsp
Hf
Sp
Hf
Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Lg
Fz
Lt
Ro
So
HI
100-102
VI
Lsp
Ha
Zg
101-102

94

Formvorsignale

der Scheibe kann außerdem ein weißer pfeilförmiger Zusatzflügel mit rotem Rand vorhanden sein. Als Nachtzeichen erscheinen ein oder zwei Lichter.

Bei Vorsignalen an Signalbrücken und Signalauslegern befindet sich der Zusatzflügel über der Scheibe.

(2) Die Nachtzeichen der Vorsignale müssen so lange leuchten wie die der zugehörigen Hauptsignale.

(3) Die Nachtzeichen der Signale Vf 0, Vf 1 und Vf 1 2, die an Hauptsignalen stehen, zeigen an Stelle des einen Lichtes in gleicher Farbe zwei nach rechts steigende Lichter.

(4) Das Leuchten der Signallaternen ist von rückwärts durch mattweißes Licht erkennbar.

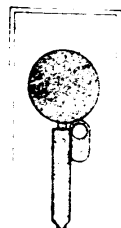
(5) **Signal Vf 0**
„Halt“ erwarten!

Tageszeichen

Die runde Scheibe steht senkrecht. Wo ein Zusatzflügel vorhanden ist, zeigt er mit der Spitze senkrecht nach unten.



Nachtzeichen
Ein gelbes Licht



Formvorsignale

(6)

Signal Vf 1

„Fahrt frei“ erwarten!

Tageszeichen

Nachtzeichen

Die runde Scheibe liegt waagrecht. Der Zusatzflügel zeigt mit der Spitze senkrecht nach unten.



Ein grünes Licht



Signal Vf 1 2

„Fahrt frei“ oder „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ erwarten!

Nachtzeichen

Ein grünes Licht



Sp
Li
Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Lg
Fz
Lt
Ro
So
HI
VI
Lsp
Ha
Zg

§ 4

Formvorsignale

(8) Das Signal VI 1/2 wird an zweibegriffigen Formvorsignalen gezeigt.

(9)

Signal VI 2

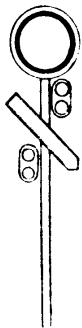
„Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ erwarten!

Tageszeichen

Nachtzeichen

Die runde Scheibe steht senkrecht, der Zusatzflügel zeigt mit der Spitze schrag nach rechts abwärts

Ein grünes Licht und nach rechts steigend ein gelbes Licht



Lichthaupt- und Lichtvorsignale

§ 5

§ 5

Lichthaupt- und Lichtvorsignale (HI)

(1) Lichthaupt- und Lichtvorsignale bestehen aus bei Tag und bei Dunkelheit leuchtenden Lampen, die an einem Signalschirm angebracht sind. Wegen der Kennzeichnung der Lichthauptsignale durch Mastschilder § 1 (9), (10) und (11).

(2) Lichthaupt- und Lichtvorsignale zeigen an,

- a) ob oder mit welcher Geschwindigkeit Züge in den anschließenden Gleisabschnitt einfahren dürfen und
- b) welche Geschwindigkeit am nächsten Signal höchstens erreicht sein darf

(3) Die durch HI-Signale angegebenen Geschwindigkeiten gelten auch, wenn eine geringere Geschwindigkeit im Fahrplan oder durch andere Zeichen oder durch andere Signale angezeigt

Die durch HI-Signale angegebenen Geschwindigkeiten gelten auch, wenn eine geringere Geschwindigkeit im Fahrplan oder durch andere Zeichen oder durch andere Signale angezeigt

HI
Sp
Lf
Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
100-102
VI
Lsp
Ha
Zg
101-102

85

Lichthaupt- und Lichtvorsignale

(7)

Signal HI 1

Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit!



Ein grünes Licht

(8)

Signal HI 2

Fahrt mit höchstens 100 km/h im anschließenden Weichenbereich, dann mit Höchstgeschwindigkeit!



Ein grünes Licht, darunter
ein gelbes Licht

28

Lichthaupt- und Lichtvorsignale

(9)

Signal HI 3

Fahrt mit höchstens 40 km/h oder 60 km/h im anschließenden Weichenbereich, dann mit Höchstgeschwindigkeit!



a) für 40 km/h

Ein grünes Licht, darunter
ein gelbes Licht



b) für 60 km/h

Ein grünes Licht, darunter
ein gelbes Licht mit
einem gelben Lichtstreifen

Signal HI 4

Die Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h ermäßigen!

SV
Zs
GSP
LI
Sp
Lr
Sh
Zp
PI
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
0-102
VI
Lsp
Ha
Zg
101-102

88

Lichthaupt- und Lichtvorsignale

(11)



Signal HI 5

Fahrt mit höchstens 100 km/h!

Ein grünes Blinklicht, darunter
ein gelbes Licht mit
einem grünen Lichtstreifen

(12)

Signal HI 6

**Fahrt mit höchstens 40 km/h oder 60 km/h im anschließenden
Weichenbereich, dann mit 100 km/h!**



a) für 40 km/h

Ein grünes Blinklicht, darunter
ein gelbes Licht



b) für 60 km/h

Ein grünes Blinklicht, darunter
ein gelbes Licht mit einem
grünen Lichtstreifen

Lichthaupt- und Lichtvorsignale

89

(13)

Signal HI 7

Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h (60 km/h) ermäßigen!



Ein gelbes Blinklicht

(14)

Signal HI 8

Geschwindigkeit 100 km/h auf 40 km/h (60 km/h) ermäßigen!



Ein gelbes Blinklicht

Z
Gsp
Fl
Sp
Lr
Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Lg
Fz
Lt
Ro
So
HI
100-102
VI
Lsp
Ha
Zg
301-302

88

Lichthaupt- und Lichtvorsignale

(15)

Signal HI 9

Fahrt mit höchstens 40 km/h oder 60 km/h!

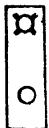
a) für 40 km/h

Ein gelbes Blinklicht, darunter
ein gelbes Licht



b) für 60 km/h

Ein gelbes Blinklicht, darunter
ein gelbes Licht mit
einem gelben Lichtstreifen



(16)

Signal HI 10

Höchstgeschwindigkeit ermäßigen! — „Halt“ erwarten

Ein gelbes Licht



Lichthaupt- und Lichtvorsignale

89

(17)

Signal HI 11

Geschwindigkeit 100 km/h ermäßigen! — „Halt“ erwarten

Ein gelbes Licht, darunter
ein gelbes Licht mit
einem grünen Lichtstreifen



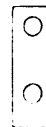
(18)

Signal HI 12

Geschwindigkeit 40 km/h oder 60 km/h ermäßigen! — „Halt“ erwarten

ein gelbes Licht

ein gelbes Licht mit
einem grünen Lichtstreifen



Sp
Zs
Gsp
El
Sp
Lr
Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
100-102
VI
Lsp
Ha
Zg
101-102

§ 5

Lichtsignale und Lichtvorsignale

(19)



Signal HI 13
Halt für Züge und Rangierabteilungen!

Ein rotes Licht

- (20) Die Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden oder erloschenen Lichthauptsignal ist einer Rangierabteilung erlaubt, wenn am Signalschirm oder unmittelbar vor dem Lichthauptsignal Signal Ra 12 (§ 40) erscheint.
Wegen der Vorbeifahrt einer Rangierabteilung am Halt zeigenden Lichthauptsignal, das mit R-Tafel ausgerüstet ist, s. Signal Zs 3 (§ 9).
- (21) Wegen der Vorbeifahrt eines Zuges am Halt zeigenden Lichthauptsignal auf Ersatzsignal s. Signal Zs 1 (§ 7) oder auf mündlichen Auftrag (M-Tafel) s. Signal Zs 2 (§ 8).
- (22) Lichtvorsignale sind zur Unterscheidung von den Lichtsignalen durch die Vorsignaltafel (Signal So 3) gekennzeichnet. Sie sind nicht mit einem Mundbild (§ 10) ausgerüstet. An einem Lichtvorsignal können nur die Signale HI 7 oder HI 10 erscheinen.
- (23) HI-Signale, die am verkürzten Bremsenweg stehen, sind durch eine weiße R-Tafel kenntlich gemacht.
Vorsignale (Signal So 3) sind nicht mit Vorsignaltafel ausgerüstet (Signal So 4) ausgerüstet.



Lichtsignale der Berliner S-Bahn

§ 6

§ 6

Lichtsignale der Berliner S-Bahn (Sv)

- (1) Die Lichtsignale der Berliner S-Bahn sind Signalverbindungen.
Die Lichter links stellen das Hauptsignal dar. Sie zeigen an, ob der unmittelbar hinter dem Signal liegende Gleisabschnitt von einem Zug befahren werden darf oder nicht.
Die Lichter rechts stellen das Vorsignal für das nächstfolgende Hauptsignal dar.
- (2) Die Signale können sich rechts oder links neben oder über dem Gleis befinden.

Die Grundstellung der Signalverbindungen ist im allgemeinen "Halt" (H). Bei den Signalen, die eine abzweigende oder kreuzende Fahrstraße zeigen, ist die Grundstellung dagegen "Halt". Von dem Signal ist die Richtung zu bestimmen.

- (3) Die Signale sind so zu stellen, daß an den Lichtsignalen angedrückte Pfeile die Richtung des Zuges zeigen. Ein solches Signal zeigt, daß der Zug in die Richtung des Pfeiles fahren darf. Ein solches Signal zeigt, daß der Zug in die Richtung des Pfeiles fahren darf. Ein solches Signal zeigt, daß der Zug in die Richtung des Pfeiles fahren darf.

Signal Sv 1

Ein rotes Licht - Halt, nicht erwarten

S
Z
Sp
L
Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
100-102
VI
Lsp
Ha
Zg
101-102

56

Lichtsignale der Berliner S-Bahn

(6)

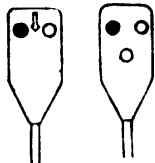
Signal Sv 2

Fahrt frei! — „Halt“ erwarten



Ein grünes, rechts daneben in gleicher Höhe ein gelbes Licht

(7) Wenn mit dem Bremsen schon vor dem Signal zu beginnen ist, erscheint ein senkrechter, nach unten zeigender weißleuchtender Pfeil über dem Signal Sv 2 oder Sv 8 oder nach neuer Bauart ein weißes Licht (Bremslicht) unter dem Signal Sv 2 oder Sv 8.



Der „Bremspfeil“ oder das „Bremslicht“ wird angewandt, wenn die Entfernung zwischen einanderfolgenden Signalen kleiner ist als der Bremsweg für volle Fahrgeschwindigkeit.

(8)

Signal Sv 3

Halt! — Weiterfahrt auf Sicht



Ein weißes Licht über dem Signal Sv 2 oder Sv 8

(9)

Wenn mit dem Bremsen schon vor dem Signal zu beginnen ist, erscheint ein senkrechter, nach unten zeigender weißleuchtender Pfeil über dem Signal Sv 2 oder Sv 8 oder nach neuer Bauart ein weißes Licht (Bremslicht) unter dem Signal Sv 2 oder Sv 8.

Lichtsignale der Berliner S-Bahn

(10)

Signal Sv 4

Halt!

Ein rotes Licht



(11) Vor Signal Sv 4 hat ein Zug zu halten. Er darf nur vorbeifahren, wenn er dazu durch Ersatzsignal (Signal Zs 1, § 7) oder schriftlichen Befehl oder mündlichen Auftrag (Signal Zs 2, § 8) ermächtigt wird.

(12)

Signal Sv 5

Fahrt frei! — „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ erwarten



Ein weißes Licht über dem Signal Sv 2 oder Sv 8 und ein weißes Licht unter dem Signal Sv 2 oder Sv 8

Signal Sv 6

Fahrt frei! — „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ erwarten

Zs
Gsp
El
Sp
Lf
Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
100-102
VI
Lsp
Ha
Zg
101-102

Lichtsignale der Berliner S-Bahn

(14)

Signal Sv 7

**Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung! –
„Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ erwarten**



Links ein grünes und senkrecht darunter
ein gelbes Licht;
rechts daneben in gleicher Höhe die glei-
chen Lichter

(15)

Signal Sv 8

**Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung! –
„Halt“ erwarten**



Links ein grünes, senkrecht
gelbes Licht;
rechts in Höhe des oberen lin-
gelbes Licht

(16) Wenn ein Bremsignal oder das Bremslicht
verkeutem Bremslicht (7).

3. ABSCHNITT

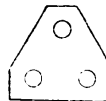
Zusatzsignale an Hauptsignalen (Zs)

§ 7

(1)

Signal Zs 1 – Ersatzsignal –

Am Halt zeigenden Hauptsignal vorbeifahren!



a) Drei weiße Licht-
er in Form eines A



b) Ein weißes
Blinklicht

Zs
Gsp
El
Sp
Li
Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
100-102
VI
Lsp
Ha
Zg
101-102

Zusatzsignale an Hauptsignalen

(5) Der Geschwindigkeit der Hauptbedeutung von höchstens 30 km/h vor dem Signal die geringere Geschwindigkeit im Fahrplan oder durch andere Signale angesetzt wird.

Die Geschwindigkeit gilt vom Hauptsignal ab für den anschließenden Weichenbereich. Ist anschließend kein Weichenbereich vorhanden, darf nach Vorbeifahrt der Zugspitze am Signal mit der zulässigen Geschwindigkeit weitergefahren werden.

(6) Beim Versagen des Ersatzsignals — hierzu rechnet auch das Versagen eines der weißen Lichter des Signals Zs 1 a — muß schriftlicher Befehl zur Vorbeifahrt am Halt zeigenden Hauptsignal ausgestellt werden.

§ 8

(1) Signal Zs 2 — M-Tafel —

Am Halt zeigenden Hauptsignal auf mündlichen Auftrag vorbeifahren!



Eine weiße Tafel mit einem roten M in ihrer Mitte.

(2) Die M-Tafel ist am zugehörigen Hauptsignal auf dem Fahrsignal angebracht.

(3) Der Lokführer darf nur nach dem mündlichen Befehl des Führers mit der Geschwindigkeit von 30 km/h weiterfahren.

(4) Die Signalanlage ist so zu gestalten, daß die M-Tafel deutlich sichtbar ist.

Zusatzsignale an Hauptsignalen

§ 9 und 10

§ 9

Signal Zs 3 — R-Tafel —

Das Halt zeigende Hauptsignal gilt nicht für Rangierabteilungen

Eine rechteckige schwarze Tafel mit weißen Rauten

(1) *



Die R-Tafel ist am Mast des Hauptsignals angebracht. Soweit die Hauptsignale nicht auf Signalbrücken oder Auslegern angebracht sind, steht sie in Pufferhöhe.

Am Halt zeigenden Hauptsignal darf die Vorbeifahrt von Rangierzügen mit der Geschwindigkeit von 30 km/h nach der R-Tafel für diese Züge gestattet werden.

§ 10

Signal Zs 4 — Richtungsanzeiger —

Die Fahrstraße führt in die angezeigte Richtung



Gsp
H
Sp
Lf
Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Lg
Fz
Lt
Ro
So
Hf
100-102
VI
Lsp
Ha
Zg
101-102

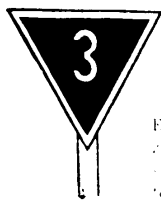
§ 10 und 11 **Zusatzsignale an Hauptsignalen**

- (2) Der Richtungsanzeiger ist am Hauptsignal angebracht oder unmittelbar davor aufgestellt. Er gibt in der Regel durch den Anfangsbuchstaben des nächsten größeren Knotenbahnhofs an, für welche Fahrrichtung das Hauptsignal auf Fahrt steht. Er wird auch angewandt, wenn dem Lokomotivführer bei größeren Bahnhöfen die Einfahrt in einen bestimmten Bahnhofsteil (z. B. Rangier- oder Personenbahnhof) angezeigt werden soll.
- (3) Der Richtungsanzeiger kann durch einen Richtungsvor-
anzeiger angekündigt werden. Dieser hat das gleiche Aus-
sehen und ist am oder hinter dem Vorsignal oder letzten Haupt-
signal aufgestellt.

§ 11

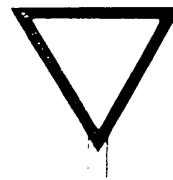
Geschwindigkeitsanzeiger und Frühhaltanzeiger

- (1) **Signal Zs 5 — Geschwindigkeitsanzeiger —**
Die durch die Kennzahl angezeigte Geschwindigkeit darf
vom Hauptsignal ab nicht überschritten werden



Formsignal

Eine gelbe Kenn-
zahl auf dreieckiger
schwarzer Tafel.
Die Kennzahl bedeutet
Rd. Die Tafel steht in der Regel
unmittelbar vor dem Hauptsignal.
Bei kleineren Signalen kann die
Tafel auch unmittelbar am
Signal aufgestellt sein.



Zusatzsignale an Hauptsignalen

- (3) Die Kennzahlen bedeuten 3 = 30, 6 = 60 km/h Geschwindigkeit.
- (4) Der Geschwindigkeitsanzeiger mit der Kennzahl 3 wird ange-
wandt, wenn ein Zug mit einer Geschwindigkeit von höchstens
30 km/h einfahren soll.
- (5) Die Kennzahl 6 wird nur bei Formhauptsignalen angewandt.
Die angezeigte Geschwindigkeit gilt für den anschließenden
Weichenbereich.
- (6) Das Formsignal Zs 5 ist bei Dunkelheit beleuchtet, wenn die an-
gezeigte Geschwindigkeit nicht für alle Fahrstraßen gilt.

Signal Zs 6 — Frühhaltanzeiger —
Der Einfahrweg ist besonders kurz

Formsignal
Eine auf der Seite stehende drei-
eckige gelbe Tafel mit schwar-
zer Randlinie. Bei beschränktem
Einfahrweg ist die Tafel mit einem
schwarzen Pfeil versehen.

Lichtsignal
Zwei gelb leuch-
tende senkrechte
Lichtstreifen nebene-
inander

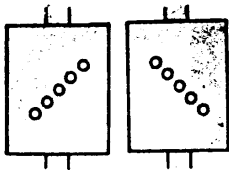
- Sp
- Lf
- Sh
- Zp
- Pl
- Ra
- Wn
- Zg
- Fz
- Lt
- Ro
- So
- HI
- 100-102
- VI
- Lsp
- Ha
- Zg
- 101-102

§ 12

Zusatzsignale zu Hauptsignalen

§ 12

- (1) **Signal Zs 7 – Gleiswechselanzeiger –**
Der Fahrweg führt in das benachbarte durchgehende Hauptgleis



Ein weißleuchtender
schräger Lichtstreifen

- (2) Das Signal zeigt bei Gleiswechselbetrieb an, daß ein Zug gleichmäßig auf das benachbarte durchgehende Hauptgleis überwechseln soll. Es ist am Hauptsignal vor dem Gleiswechsel anzubringen.
(3) Die Richtung des Lichtstreifens von unten nach oben zeigt die Fahrrichtung in das andere Hauptgleis an.

4. ABSCHNITT

§ 13

Gleissperrsignal (Gsp)

(1)

Signal Gsp 0
Halt! Fahrverbot!



Ein waagerechter schwarzer
Streifen auf runder weißer Scheibe

Signal Gsp 1

Fahrverbot aufgehoben



Ein schräger weißer Lichtstreifen
auf runder schwarzer Scheibe

Gsp
H
Sp
Lf
Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
G
Ez
Lt
Lo
o
H
102
Vl
sp
la

g
M1 102

(5) Das Signal ist bei Dunkelheit zu beleuchten. Soweit es der Betrieb zuläßt, kann es nach Anweisung des Amtes (Bahnhofsbuch) unbeleuchtet sein.

- (6) Nach Bestimmung der Direktion kann statt der Kastenlaterne ein anderer Signalkörper verwendet werden, der entsprechende Bilder zeigt und nicht erleuchtet wird. Bei Gleisbrückenwaagen genügt eine Blechscheibe, die Signal Gsp 0 zeigt, wenn die Waage nicht befahren werden darf.
- (7) Wo die Signalstellung auch rückwärts erkennbar sein soll, sind bei Signal Gsp 0 bei Tage zwei kleine runde, runde Scheiben auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit zwei mattweiße Sternlichter waagrecht nebeneinander, bei Signal Gsp 1 bei Tage eine kleine runde Scheibe auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit ein mattweißes Sternlicht
- sichtbar

- [illegible]

Gleisperrsignal

INDEX

- (13) Für begleitete Rangierabteilungen gilt das Signal Gsp 1 als Zustimmung des Wärters an den Rangierleiter, sofern der Rangierleiter vor der Verwandlung des Signals das für die Rangierabteilung gültige Signal Gsp 0 wahrgenommen hat [s. aber (16)].

- 114) Wenn mehrere Rangierabteilungen vor einem Signal Gsp 0 halten oder sich ihm nähern, gilt der Fahrauftrag oder die Zustimmung nach (12) und (13) nur für die erste Rangierabteilung. Jede folgende Rangierabteilung muß erneut das Erscheinen des Signal-Gsp 0 und danach das Signal-Gsp 1 abwarten. Erscheint das Signal-Gsp 0, bevor die Spitze einer Rangierabteilung durch vorbeifahren ist, so gelten Fahrauftrag bzw. Zustimmung als zurückgenommen; es muß das erneute Erscheinen des Signal-Gsp 1 oder mündlicher Auftrag des Wärters abgewartet werden.

- Die Lokomotivsteuerung (Signal Relais) verbundene mit dem Signal-Gipf 1,2,3,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13,14,15,16,17,18,19,20,21,22,23,24,25,26,27,28,29,30,31,32,33,34,35,36,37,38,39,40,41,42,43,44,45,46,47,48,49,50,51,52,53,54,55,56,57,58,59,60,61,62,63,64,65,66,67,68,69,70,71,72,73,74,75,76,77,78,79,80,81,82,83,84,85,86,87,88,89,90,91,92,93,94,95,96,97,98,99,100,101,102,103,104,105,106,107,108,109,110,111,112,113,114,115,116,117,118,119,120,121,122,123,124,125,126,127,128,129,130,131,132,133,134,135,136,137,138,139,140,141,142,143,144,145,146,147,148,149,150,151,152,153,154,155,156,157,158,159,160,161,162,163,164,165,166,167,168,169,170,171,172,173,174,175,176,177,178,179,180,181,182,183,184,185,186,187,188,189,190,191,192,193,194,195,196,197,198,199,200,201,202,203,204,205,206,207,208,209,210,211,212,213,214,215,216,217,218,219,220,221,222,223,224,225,226,227,228,229,230,231,232,233,234,235,236,237,238,239,240,241,242,243,244,245,246,247,248,249,250,251,252,253,254,255,256,257,258,259,260,261,262,263,264,265,266,267,268,269,270,271,272,273,274,275,276,277,278,279,280,281,282,283,284,285,286,287,288,289,290,291,292,293,294,295,296,297,298,299,300,301,302,303,304,305,306,307,308,309,310,311,312,313,314,315,316,317,318,319,320,321,322,323,324,325,326,327,328,329,330,331,332,333,334,335,336,337,338,339,340,341,342,343,344,345,346,347,348,349,350,351,352,353,354,355,356,357,358,359,360,361,362,363,364,365,366,367,368,369,370,371,372,373,374,375,376,377,378,379,380,381,382,383,384,385,386,387,388,389,390,391,392,393,394,395,396,397,398,399,400,401,402,403,404,405,406,407,408,409,410,411,412,413,414,415,416,417,418,419,420,421,422,423,424,425,426,427,428,429,430,431,432,433,434,435,436,437,438,439,440,441,442,443,444,445,446,447,448,449,450,451,452,453,454,455,456,457,458,459,460,461,462,463,464,465,466,467,468,469,470,471,472,473,474,475,476,477,478,479,480,481,482,483,484,485,486,487,488,489,490,491,492,493,494,495,496,497,498,499,500,501,502,503,504,505,506,507,508,509,510,511,512,513,514,515,516,517,518,519,520,521,522,523,524,525,526,527,528,529,530,531,532,533,534,535,536,537,538,539,540,541,542,543,544,545,546,547,548,549,550,551,552,553,554,555,556,557,558,559,560,561,562,563,564,565,566,567,568,569,570,571,572,573,574,575,576,577,578,579,580,581,582,583,584,585,586,587,588,589,590,591,592,593,594,595,596,597,598,599,600,601,602,603,604,605,606,607,608,609,610,611,612,613,614,615,616,617,618,619,620,621,622,623,624,625,626,627,628,629,630,631,632,633,634,635,636,637,638,639,640,641,642,643,644,645,646,647,648,649,650,651,652,653,654,655,656,657,658,659,660,661,662,663,664,665,666,667,668,669,670,671,672,673,674,675,676,677,678,679,680,681,682,683,684,685,686,687,688,689,690,691,692,693,694,695,696,697,698,699,700,701,702,703,704,705,706,707,708,709,710,711,712,713,714,715,716,717,718,719,720,721,722,723,724,725,726,727,728,729,730,731,732,733,734,735,736,737,738,739,740,741,742,743,744,745,746,747,748,749,750,751,752,753,754,755,756,757,758,759,760,761,762,763,764,765,766,767,768,769,770,771,772,773,774,775,776,777,778,779,780,781,782,783,784,785,786,787,788,789,790,791,792,793,794,795,796,797,798,799,800,801,802,803,804,805,806,807,808,809,810,811,812,813,814,815,816,817,818,819,820,821,822,823,824,825,826,827,828,829,830,831,832,833,834,835,836,837,838,839,840,841,842,843,844,845,846,847,848,849,850,851,852,853,854,855,856,857,858,859,860,861,862,863,864,865,866,867,868,869,870,871,872,873,874,875,876,877,878,879,880,881,882,883,884,885,886,887,888,889,890,891,892,893,894,895,896,897,898,899,900,901,902,903,904,905,906,907,908,909,910,911,912,913,914,915,916,917,918,919,920,921,922,923,924,925,926,927,928,929,930,931,932,933,934,935,936,937,938,939,940,941,942,943,944,945,946,947,948,949,950,951,952,953,954,955,956,957,958,959,960,961,962,963,964,965,966,967,968,969,970,971,972,973,974,975,976,977,978,979,980,981,982,983,984,985,986,987,988,989,990,991,992,993,994,995,996,997,998,999,1000,1001,1002,1003,1004,1005,1006,1007,1008,1009,1010,1011,1012,1013,1014,1015,1016,1017,1018,1019,1020,1021,1022,1023,1024,1025,1026,1027,1028,1029,1030,1031,1032,1033,1034,1035,1036,1

- Q. Now, you're going to tell me that the defendant was not in the car at the time of the shooting, is that correct?

Fl
 Sp
 Lf
 Sh
 Zp
 Pl
 Ra
 Wn
 Zg
 Fz
 Lt
 Ro
 So
 HI
 100-102
 VI
 Lsp
 Ha
 Zg

5. ABSCHNITT

Zusätzliche Signale bei elektrischer Zugförderung (El)

§ 14

Allgemeines

- (1) Die zusätzlichen Signale für den elektrischen Betrieb mit Fahrleitung (Oberleitung oder Stromschiene) kennzeichnen Fahrleitungs-Schutzstrecken, Fahrleitungs-Unterbrechungen, gestörte Fahrleitungs-Abschnitte und das Ende der Fahrleitung.
- (2) Die Signale bestehen aus einer auf der Spitze stehenden weiß und schwarz umrandeten blauen quadratischen Tafel mit weißen Signalzeichen.

Wo die Rückseite kein Signal der Gegenrichtung zeigt, ist sie grau.

§ 15

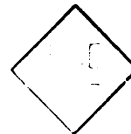
Signale El 1 und El 2

- (1) Das Signal besteht aus zwei. An Schutzstrecken zeigt die Rückseite ein Signal El 1, ein Signal El 2.

Wird die Schutzstrecke durch das Ausschalten der Triebfahrzeuge verlassen, so zeigt die Einfahrt in die Schutzstrecke ein Signal El 1. Ein Ausschalt-Signal (El 1 El 2) vorhanden.

Das Signal ist bei Dunkelheit beleuchtet.

Signal El 1 — Ausschalt-Signal —
Ausschalten!



(17)

Signal Gsp 2
Gefahr ist abgelegt



Ein senkrechter
schwarzer Streifen auf runder
weißer Scheibe

- (18) Durch Signal Gsp 2 wird ein Fahrauftrag des Wärters als Rangierleiter oder eine Zustimmung des Wärters an den Rangierleiter nicht erteilt.

Nach rückwärts erscheint bei Tage eine kleine weiße Scheibe auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit ein rotes Sternlicht.

Sp
Li
Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
01-102
VI
Lsp
Ha
Zg

§ 16 und § 17 — Signale für die Fahrleitung, Zugförderung

(5) **Signal EI 2 — Einschaltsignal —** Einschalten erlaubt



Ein geschlossenes weißes U

- (6) Das Signal EI 2 bedeutet, daß der Hauptschalter des Triebfahrzeugs nach Vorbeifahrt am Signal wieder eingeschaltet werden darf. Es befindet sich
- auf zweigleisiger Strecke rechts,
 - auf eingleisiger Strecke links
- vom Gleis.
Für Fahrten auf falschem Gleis gelten die linken Signale.

§ 16

Signale EI 3, EI 4 und EI 5

- (1) Die Signale sind nicht ortsfest. Sie sind bei Dunkelheit leuchtend.

(2) **Signal EI 3 — Bügel ab-Signal —** Bügel ab!



Ein waagerechter weißer Balken

- (3) Das Signal EI 3 bedeutet, daß der Bügel des Triebfahrzeugs abgehakt werden muß, wenn es auf dem falschen Gleis weiterfährt.

- (4) Das Signal EI 3 befindet sich rechts vom Gleis. Der Abstand vom Signal EI 3 wird von der Richtung festgesetzt.

Zusätzliche Signale für die Fahrleitung, Zugförderung

den Fahrleitungsabschnitt. Den Abstand setzt die Richtung fest. Für Fahrten auf falschem Gleis gelten die linken Signale.

- (5) Auf der Rückseite zeigt das Signal EI 3 das Signal EI 2.

(6) **Signal EI 4 — Bügel ab-Ankündesignal —** Signal „Bügel ab“ erwarten!



Zwei in der Höhe gegeneinander versetzte waagerechte weiße Streifen

- (7) Das Signal EI 4 befindet sich rechts vom Gleis. Der Abstand vom Signal EI 3 wird von der Richtung festgesetzt.

(8) **Signal EI 5 — Bügel an-Signal —** Bügel an!



Ein senkrechter weißer Streifen

- (9) Das Signal EI 5 bedeutet, daß der Bügel eines Streckenabschnitts, der auf dem falschen Gleis weiterfahren wird, wieder angehakt werden muß. Es befindet sich rechts vom Gleis. Der Abstand vom Signal EI 3 wird von der Richtung festgesetzt.

Sp
Lf
Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
VI
Lsp
Ha
Zg

§ 17 Signal für elektr. Zugförderung

§ 17

Signal El 6



Halt für Fahrzeuge mit Stromabnehmern!

Ein auf der Spitze stehender quadratischer weißer Rahmen mit innenliegendem weißen Quadrat

- (2) Das Signal zeigt an, daß Fahrten darüber hinaus für Triebfahrzeuge mit angelegten Stromabnehmern verboten sind.
Es befindet sich

ständig vor den Enden von Fahrleitungen, vorübergehend vor Fahrleitungsabschnitten, die für längere Zeit außer Betrieb gesetzt sind.

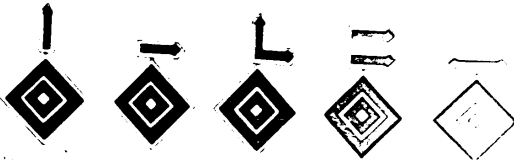
Das Signal wird rechts neben oder über dem Gleis, für das es gilt, aufgestellt. Den Abstand vom Ende der Fahrleitung bestimmt die Direktion.

- (3) Wenn bei einer Gleisverzweigung eines der Gleise keine Fahrleitung hat, so wird dies durch einen Pfeil über dem Signal angezeigt.

Ein Pfeil senkrecht nach oben zeigt an, daß das Gleis, das dem Zweig oder bei Krümmungen des schienenlosen Zweiges der Weiche keine Fahrleitung hat.

Ein waagerechter Pfeil zeigt an, nach welcher Seite ohne Fahrleitung abzweigt.

Liegen mehrere Verzweigungen kurz hintereinander, so sind mehrere Gleise keine Fahrleitung, so sind zwei Pfeile über dem Signal vorhanden.



(1) Das Signal zeigt an, daß das Gleis, das dem Zweig oder bei Krümmungen des schienenlosen Zweiges der Weiche keine Fahrleitung hat.

6. ABSCHNITT

§ 18

Signale für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten (Sp)

Signal Sp 1

Nachschieben einstellen!



Um 90° nach rechts umgelegtes weißes T auf schwarzer Rechtheckscheibe

Signal Sp 2

Halt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten!



Quadratische auf der Spitze stehende weiße Scheibe mit schwarzem Rand

Signal Sp 3

Weiterfahrt für zurückkehrende Schiebelokomotiven und Sperrfahrten!



Ein auf der Spitze stehendes weißes T auf schwarzer Rechtheckscheibe

Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
VI
Lsp
Ha
Zg
101-102

§ 18 Langsamfahrstellen und Sperrfahrten

(4) Die Signale sind beleuchtet, wenn der Betrieb es erfordert.

(5) Das Signal Sp 1 steht rechts vom Gleis.

Die Signale Sp 2 und Sp 3 stehen vor der Einfahrt in den Bahnhof links vom Gleis.

(6) Nach rückwärts zeigen

Signal Sp 2 bei Tage zwei kleine weiße runde Scheiben auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit zwei mattweiße Sternlichter waagerecht nebeneinander.

Signal Sp 3 bei Tage eine kleine weiße runde Scheibe auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit ein mattweißes Sternlicht.

7. ABSCHNITT

Langsamfahrtsignale (Lf)

§ 19

Signale Lf 1, Lf 2 und Lf 3

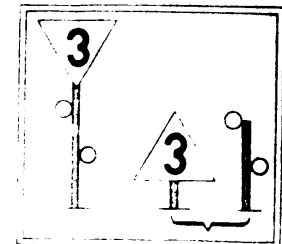
(1) Die Signale zeigen Geschwindigkeitsbeschränkungen bei vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen an. Sie dürfen nur auf besonderen Auftrag der zuständigen technischen Dienststelle aufgestellt werden. Die Signale sind nicht ortsfest.

(2) Signal Lf 1 – Langsamfahrtscheibe –

Auf dem folgenden, in der Regel durch Anfang- und Endscheibe begrenzten Gleisabschnitt darf die angezeigte Geschwindigkeit nicht überschritten werden.

Tageszeichen
Das Signal zeigt zwei kleine weiße runde Scheiben auf schwarzem Grund, bei Dunkelheit zwei mattweiße Sternlichter waagerecht nebeneinander.

Nachtzeichen
Unter dem beleuchteten Tageszeichen zwei nach links stehende gelbe Lichter. Bei beschränktem Raum befinden sich die Lichter etwa 15 m vor dem Tageszeichen.



If
Sh
Z
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
VI
Lsp
Ha
Zg
101 102

§ 10

Langsamfahrtsignale

- (3) Die durch die Kennzahl angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung gilt, bis das letzte Fahrzeug den Abschnitt verlassen hat.
- (4) Als Kennzahlen werden verwendet
die Zahlen 1 2 3 4 5 6 7 8 und 9
für 10 20 30 40 50 60 70 80 und 90 km/h
Geschwindigkeit.
Die Rückseite der Scheibe ist grau.
- (5) Die Langsamfahrtscheibe steht in der Regel unmittelbar rechts vom Gleis. Für Fahrten auf falschem Gleis und bei zeitweise eingleisigem Betrieb kann sie auch links stehen. Wenn ein links stehendes Signal Lf 1 auf mehrgleisigen Strecken die Fahrt auf einem Nachbargleis beirren kann, wird auf das Signal verzichtet und der Zug durch Vorsichtsbefehl beauftragt.
- (6) Die Langsamfahrtscheibe ist bei Dunkelheit beleuchtet. Wenn sie nachts kenntlich gemacht werden soll, daß die gelben Signallichter brennen, zeigen sie rückwärts nach dem Gleis.
- (7) Die Langsamfahrtscheibe ist entsprechend den folgenden Bestimmungen zu beschildern:
auf Hauptbahnen 700, 1000 oder 1200 mm
auf Nebenbahnen 400 oder 700 mm
von Seite 6.1.1.2.1.2.2.2.2.2.
- (8) Bei der Installation der Scheibe ist zu beachten:
wenn die Scheibe auf dem Gleis steht, ist sie so zu positionieren, daß sie nicht mit dem Gleis verwechselt werden kann.
Strecke Lf 1: Die Scheibe ist so zu positionieren, daß sie nicht mit dem Gleis verwechselt werden kann.
Strecke Lf 2: Die Scheibe ist so zu positionieren, daß sie nicht mit dem Gleis verwechselt werden kann.
Strecke Lf 3: Die Scheibe ist so zu positionieren, daß sie nicht mit dem Gleis verwechselt werden kann.
Strecke Lf 4: Die Scheibe ist so zu positionieren, daß sie nicht mit dem Gleis verwechselt werden kann.
Strecke Lf 5: Die Scheibe ist so zu positionieren, daß sie nicht mit dem Gleis verwechselt werden kann.
Strecke Lf 6: Die Scheibe ist so zu positionieren, daß sie nicht mit dem Gleis verwechselt werden kann.
Strecke Lf 7: Die Scheibe ist so zu positionieren, daß sie nicht mit dem Gleis verwechselt werden kann.
Strecke Lf 8: Die Scheibe ist so zu positionieren, daß sie nicht mit dem Gleis verwechselt werden kann.
Strecke Lf 9: Die Scheibe ist so zu positionieren, daß sie nicht mit dem Gleis verwechselt werden kann.

Langsamfahrtsignale

- gleichzeitig als Ende des vorangehenden Langsamfahrabschnitts. Beispiele s. Anlage 3.
- (9) Die Direktion kann in zwingenden Fällen zulassen, daß die Langsamfahrtscheibe auch in einem kürzeren Abstand als dem Bremsweg der Strecke aufgestellt wird, wenn der verkürzte Abstand dem für die Herabsetzung der Geschwindigkeit tatsächlich erforderlichen Bremsweg entspricht. Der Abstand wird dann in der „La“ bekanntgegeben.
 - (10) Wenn Züge hinter der Langsamfahrtscheibe beginnen oder ihre Fahrt fortsetzen, ist eine zweite Langsamfahrtscheibe – bei Dunkelheit ohne die gelben Lichter – aufzustellen. Der Standort der Wiederholungsscheiben wird dem Zugpersonal bekanntgegeben.

(11)

**Signal Lf 2 – Anfangscheibe –
Anfang der Langsamfahrstelle**



Eine rechteckige gelbe Scheibe mit weißem Rand und schwarzem A

Die Scheibe steht am Anfang des langsam zu befahrenden Gleises unmittelbar rechts neben dem Gleis.

**Signal Lf 3 – Endscheibe –
Ende der Langsamfahrstelle**



Eine rechteckige gelbe Scheibe mit weißem Rand und schwarzem E

Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
100-102
VI
Lsp
Ha
Zg
101-102

Longman's English

Die in der Tabelle angegebenen Werte in Verbindung mit dem in der Tabelle angegebenen Wert für α lassen sich nach Gleichung (1) in die Gleichung für β einsetzen. Werden

Sh
Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
100 - 102
VI
Lsp
Ha
Zg
101 - 102

8. ABSCHNITT

§ 21 Signal Lf 5 - Eckentafel -

Die durch Signal Lf 4 angezeigte Geschwindigkeitsbeschränkung muß durchgeführt sein



Eine rechteckige weiße Tafel mit schwarzen Ecken

- (2) Die Eckentafel ist nur auf Nebenbahnen aufgestellt, wenn die Übergänge die Stelle besonders zu kennzeichnen ist, und die durch Signal Lf 4 angezeigte Geschwindigkeit.
- (3) Die Eckentafel ist ortsfest und steht senkrecht zum zugehörigen Gleis. Sie wird bei Dunkelheit mit Licht beleuchtet.

8. ABSCHNITT

Schutzhaltsignale (Sh)

§ 22

Allgemeines

- (1) Schutzhaltsignale dienen dazu, ein Gleis abzuriegeln oder Züge, Rangierfahrten und Kleinwagen zur Abwendung einer Gefahr rechtzeitig zum Halten zu bringen.
- (2) Die Nachtzeichen der Signale Sh 1, Sh 2 und Sh 3 sind bei unsichtigem Wetter auch am Tage anzuwenden, wenn die Tageszeichen auf eine Entfernung von 100 m nicht mehr deutlich erkennbar sind.

§ 23

Signal Sh 1 - Kreissignal - Sofort halten!

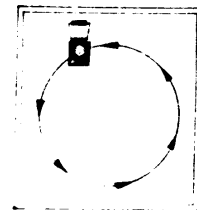
Tageszeichen

Ein weißes kreisförmiges Schild mit einem roten Kreuz in der Mitte.



Nachtzeichen

Ein Leuchtschild, möglichst rot abgeblendet, oder ein leuchtender Gegenstand, der ein Kreuz darstellt.



Sh

Zp
Pl

Ra

Wn

Zg

Fz

Lt

Ro

So

HI

VI

Lsp

Ha

Zg

101 102

- a) wenn ein Zug an einem Signal (Lt 3) ein Zug angehalten werden muß;
- b) wenn an einem Zug geschehende Unregelmäßigkeiten wahrgenommen werden;
- c) wenn ein Zug in einem Streckenabschnitt zu einer Zeit erscheint, zu der angenommen werden muß, daß der vorausgefahrte Zug den Abschnitt noch nicht verlassen hat;
- d) wenn ein Zug ohne vorherige Ankündigung und ohne Falschfahrtsignal (Signal Zg 2) auf dem nicht für seine Fahrrichtung bestimmten Gleis fährt;
- e) wenn auf eingleisiger Strecke oder beim Abweichen vom Rechtsfahren ein Zug aus der dem Abläutesignal entgegengesetzten Richtung kommt.

Nach Möglichkeit ist auch Signal Sh 2 aufzustellen.

- (4) Wenn es zweifelhaft ist, ob das Kreissignal wahrgenommen wird, sind außerdem Horn- und Pfeifsignal (Sh 5) und Knallsignal (Sh 4) anzuwenden.

Im übrigen s § 24 (4), (5) und (10).

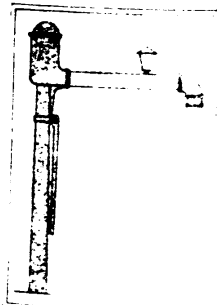
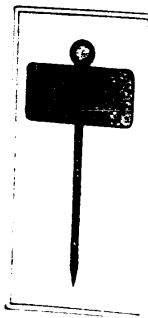
§ 24

Signal Sh 2

– Haltscheibe, Wasserkranhsignal –

Tageszeichen
Eine rechteckige
rote Scheibe
mit weißen Rand

Nachts-
Ein weißer Balken



(2) Das Signal wird verwendet als

- a) Wärterhaltscheibe,
- b) Deckungscheibe,
- c) Nachtzeichen am Wasserkran.

a) Wärterhaltscheibe

- (3) Die Wärterhaltscheibe ist nicht ortsfest. Sie wird unmittelbar rechts vom Gleis aufgestellt. Ist dies nicht möglich, so ist sie im Gleis aufzustellen.

(4) Signal Sh 2 wird gegeben:

- a) zur vorübergehenden Abriegelung des Gleises vor Gefahrenpunkten auf Betriebsstellen;

- b) zur Bezeichnung einer Stelle, an der ein Zug auf einer Betriebsstelle ausnahmsweise halten muß.

Bei Warten kann dem Zuge eine weiß-rot-weiße Flagge quer zur Gleismitte entgegengehalten werden;

- c) zum Halten von Fahrzeugen, die nicht bewegt werden dürfen und nicht angefahren werden darf;

- d) zum Halten eines Gleissperrsignals, ein Lichtsperrsignal, ein Lichtschloß (FV §§ 21 (15) und 22 (21)) oder ein Lichtschloß, das durch Lokomotiven oder Sperrfahrzeuge nicht angefahren werden kann. Die Signale sind in der Regel mit dem roten Signal in der Mitte des Signals zu versehen. In besonderen Fällen wird das Gleis durch ein Signal, das mit dem roten Signal in der Mitte des Signals zu versehen ist, gesperrt.

Die Signale sind in der Regel mit dem roten Signal in der Mitte des Signals zu versehen. In besonderen Fällen wird das Gleis durch ein Signal, das mit dem roten Signal in der Mitte des Signals zu versehen ist, gesperrt.

Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
100-102
VI
Lsp
Ha
Zg
101-102

mindestens 50 m vor der unbefahrten Stelle aufgestellt. Wegen der Anordnung durch Signal Sh 3 s § 25 oder der vielfältigen Anwendung des Signal Sh 4 s § 26;

f) zum Schutz eines auf freier Strecke liegegebliebenen Zuges oder zurückgebliebenen Zugteils und zur Abriegelung eines unbefahrbar gewordenen Nachbargleises nach FV § 61;

g) wenn der Einfahrt eines Zuges in eine Betriebsstelle ein Hindernis entgegensteht und der Auftrag zum Halten nicht durch ein Hauptsignal erteilt werden kann;

h) zum Schutz von Kleinwagen [FV § 103 (7)];

i) wenn auf eingleisiger Strecke oder beim Abweichen vom Rechtsfahren nach einem Abläutesignal das Abläutesignal für die Gegenrichtung ertönt, ohne daß ein Zug vorübergefahren ist oder das zuerst gegebene Abläutesignal durch Fernspeicher zurückgenommen worden ist.

In diesem Falle ist Haltsignal nach beiden Richtungen in gleicher Weise zu geben, daß der Wärter an seinem Standort für jeden Zug eine Wärterhaltscheibe aufstellt, die dem Zug möglichst weit entgegentläuft und ihm Halt signalisiert.

k) soweit möglich in den Fällen des § 20.

(5) Muß der Auftrag zum Halten so plötzlich kommen, daß das Signal nicht mehr aufgestellt werden kann, so ist das Signal Sh 4 anzuwenden. Das Aufstellen des Signals ist so bald als möglich nachzubringen.

6b) Zur Abwehr von Gefahren, die aus dem Gleisverkehr selbst resultieren, ist das Signal Sh 4 anzuwenden. Es ist so bald als möglich nachzubringen.

6c) Wenn ein Zug in einer Betriebsstelle stehen bleibt, so ist das Signal Sh 4 anzuwenden. Es ist so bald als möglich nachzubringen.

Schutzsignale

zeitig sind Knallkapseln (Signal Sh 5) anzubringen, wenn es FV § 61 erforderlich ist.

(8) Der das Signal anordnende Betriebsstellenhelfer bestimmt, in welcher Entfernung vor dem zu schützenden Punkt das Signal in anderen als den in (4) d) und e), (6) und (7) genannten Fällen aufzustellen und ob dabei auch Signal Sh 3 oder Sh 4 anzuwenden ist.

(9) Im Notfall kann zum Geben des Nachtzeichens die Laterne vorübergehend auf den Boden gestellt werden.

(10) Wenn sich eine Wache am Signal oder ein Wärter in der Nähe befindet, ist einem sich nähernden Zuge außerdem auch Signal Sh 1 zu geben.

b) Deckungsscheibe

(1) Die Deckungsscheibe wird angewandt zur Deckung von beweglichen Brücken, Gleisüberschneidungen bei Bauarbeiten u. dgl. Sie ist senkrecht und befindet sich rechts neben oder über dem Gleis.

Die Scheibe wird nach Drehen oder Umlegen der Scheibe um 90° senkrecht aufgestellt. Bei Dunkelheit wird ein weißes Lichtstrahlungsgerät verwendet.

Die Scheibe ist nach Aufstellen nach rückwärts als mattes Lichtstrahlungsgerät zu betrachten.

Die Scheibe ist so zu stellen, daß die Deckung erhaltenen Züge nicht durch das Signal verdeckt werden (FV § 21 (15)).

c) Nachtzeichen am Wasserkran

Die Wasserkrananlage ist nachts mit einer roten Regel am Wasserkran zu versehen. Die Regel ist so zu stellen, daß sie dem Wasserkrans gegenüber steht. Es ist so zu stellen, daß sie dem Wasserkrans gegenüber steht. Es ist so zu stellen, daß sie dem Wasserkrans gegenüber steht.

Zp
Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
100 102
V
Lsp
Ha
Zg
101 102

Warnsignale

§ 25

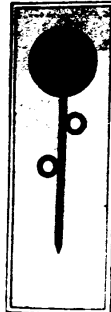
(1) Signal Sh 3 – Haltvorscheibe – Signal Sh 2 ist zu erwarten

Tageszeichen



Eine runde
gelbe Scheibe
mit schwarzem
Ring und
weißem Rand

Nachtzeichen



Zwei
nach rechts
steigende
gelbe Lichter

(2) Das Signal wird verwendet als

- a) Wärterhaltvorscheibe,
- b) Deckungsvorscheibe.

(3) Das Leuchten der Signallaternen ist durch ein weißes Licht erkennbar

a) Wärterhaltvorscheibe

(4) Das Signal ist nach rechts zu erwarten, wenn es rechts oder bei Platzmangel unmittelbar vor dem Bremsen der betreffenden Strecke steht.

und Hauptfahrbahn steht.

Von dem Signal ist zu erwarten

Schutzhaltsignale

§ 25 und 26

Die Wärterhaltvorscheibe wird aufgestellt:

- a) von den Bahnmeistereien bei Gleissperrungen infolge außergewöhnlicher Ereignisse (Dammrutsch usw.) oder bei Bauarbeiten;
- b) von den Signal- und Fernmeldemeistereien bzw. Signalmeistereien in den Fällen gemäß Vorschriften für den Stellwerkdienst [BluStV § 20 (20)].

b) Deckungsvorscheibe

(6) Das Signal ist ortsfest. Es steht unmittelbar rechts vom Gleis mindestens im Bremswegabstand der betreffenden Strecke vor dem Signal Sh 2.

(7) Wenn das Signal Sh 2 nicht zu erwarten ist, wird das Signal Sh 3 durch Drehen oder Umlegen der Scheibe um 90° beseitigt. Diese Lage wird bei Dunkelheit durch zwei nach rechts steigende gelbe Lichter gekennzeichnet.

§ 26

Signal Sh 4 – Knallsignal – Sofort halten!

Das Signal ist ortsfest an der Halde

zu errichten. Knall

Das Signal ist nach rechts zu erwarten, wenn es rechts oder bei Platzmangel unmittelbar vor dem Bremsen der betreffenden Strecke steht.

und Hauptfahrbahn steht.

Von dem Signal ist zu erwarten

Zp
Pl
Ra
Wn
Lg
Fz
Lt
Ro
So
HI
100-102
VI
Lsp
Ha
Zg
101-102

§ 26

Schutzhaltungsregeln

- a) ein liegengebliebener Zug oder auf freier Strecke zurückgelassener Zugteil zu schützen ist (§ 24 (4) f), (7) und FV § 61,
- b) ein Kleinwagen zu schützen ist (FV § 103 (7)),
- c) bei der örtlichen Abriegelung eines Gleises auf freier Strecke (§ 24 (4) e) dem für die örtliche Abriegelung Verantwortlichen nicht bekannt ist, daß die schriftliche Benachrichtigung der Züge über die Aufstellung des Signals Sh 2 angeordnet ist (z B FV § 38 (8)),
- d) an einem Hauptsignal, das wegen Störung nicht auf Halt gestellt werden kann, nicht vorbeigefahren werden darf (§ 24 (4) d)) und mit der Annäherung eines Zuges gerechnet werden muß, der über die Störung nicht verständigt ist (FV §§ 21 (15) und 22 (21)),
- e) zu vermuten ist, daß die sichtbaren Signale Sh 1, Sh 2 und Sh 3 wegen örtlicher Verhältnisse, wegen Nebels, Schneegestobers, Sturms oder dgl. übersehen werden oder verwechselt werden könnten.

(5) Signal Sh 4 ist ohne die Signale Sh 1 oder Sh 2 zu setzen. Ein Eisenbahner zum Geben des Signals Sh 4 ist nicht erforderlich, wenn Signal Sh 2 nicht zur Stelle ist, oder wenn es nicht aufgestellt werden kann.

Obwohl nur wenige Knallkapseln in Gebrauch sind, sind die Vorschriften zu befolgen, sind nur in besonderen Fällen zu befolgen.

(6) Die Knallkapseln sind zu entfernen, sobald der Grund für das Auslegen weggefallen ist.

(7) Die Knallkapseln sind zu entfernen, sobald der Grund für das Auslegen weggefallen ist.

(8) Bei Signalstörungen [(4) d)] werden die Knallkapseln nach Bedarf (FV § 22 (21) 2. und 3. Absatz) ausgelegt.

(9) In besonderen Fällen kann die Direktion andere Entfernungen vorschreiben, die jedoch den erforderlichen Bremsweg nicht unterschreiten dürfen.

(10) Die Entfernungen dürfen nur unterschritten werden, wenn die Dringlichkeit zum Auslegen in kürzerer Entfernung zwingt.

(11) Der Aufenthalt in der Nähe explodierender Knallkapseln ist bei fehlender Deckung nur in einem Umkreis von wenigstens 50 m von den ausgelegten Knallkapseln entfernt zulässig.

(12) Die Knallkapseln sind zu entfernen, sobald der Grund für das Auslegen weggefallen ist.

(13) Die Knallkapseln sind zu entfernen, sobald der Grund für das Auslegen weggefallen ist.

(14) Die Knallkapseln sind zu entfernen, sobald der Grund für das Auslegen weggefallen ist.

(15) Die Knallkapseln sind zu entfernen, sobald der Grund für das Auslegen weggefallen ist.

Schutzhaltungsregeln

§ 27

(8) Bei Signalstörungen [(4) d)] werden die Knallkapseln nach Bedarf (FV § 22 (21) 2. und 3. Absatz) ausgelegt.

auf Hauptbahnen möglichst in der Nähe des Vorsignals, auf Nebenbahnen 400 m vor dem Signal Sh 2; ist ein Vorsignal vorhanden, möglichst in dessen Nähe.

(9) In besonderen Fällen kann die Direktion andere Entfernungen vorschreiben, die jedoch den erforderlichen Bremsweg nicht unterschreiten dürfen.

(10) Die Entfernungen dürfen nur unterschritten werden, wenn die Dringlichkeit zum Auslegen in kürzerer Entfernung zwingt.

(11) Der Aufenthalt in der Nähe explodierender Knallkapseln ist bei fehlender Deckung nur in einem Umkreis von wenigstens 50 m von den ausgelegten Knallkapseln entfernt zulässig.

(12) Die Knallkapseln sind zu entfernen, sobald der Grund für das Auslegen weggefallen ist.

(13) Die Knallkapseln sind zu entfernen, sobald der Grund für das Auslegen weggefallen ist.

(14) Die Knallkapseln sind zu entfernen, sobald der Grund für das Auslegen weggefallen ist.

(15) Die Knallkapseln sind zu entfernen, sobald der Grund für das Auslegen weggefallen ist.

(16) Die Knallkapseln sind zu entfernen, sobald der Grund für das Auslegen weggefallen ist.

(17) Die Knallkapseln sind zu entfernen, sobald der Grund für das Auslegen weggefallen ist.

(18) Die Knallkapseln sind zu entfernen, sobald der Grund für das Auslegen weggefallen ist.

(19) Die Knallkapseln sind zu entfernen, sobald der Grund für das Auslegen weggefallen ist.

(20) Die Knallkapseln sind zu entfernen, sobald der Grund für das Auslegen weggefallen ist.

Zp
Pl

Ra

Wn

Lg

Fz

Lt

Ro

So

HI

100-102

VI

Lsp

Ha

Zg

101-102

- a) ein liegengebliebener Zug oder auf freier Strecke zurückgelassener Zugteil zu schützen ist (§ 24 (4) f), (7) und FV § 61],
 - b) ein Kleinwagen zu schützen ist [FV § 103 (7)],
 - c) bei der örtlichen Abriegelung eines Gleises auf freier Strecke [§ 24 (4) e] dem für die örtliche Abriegelung Verantwortlichen nicht bekannt ist, daß die schriftliche Benachrichtigung der Züge über die Aufstellung des Signals Sh 2 angeordnet ist [z B FV § 38 (8)],
 - d) an einem Hauptsignal, das wegen Störung nicht auf Halt gestellt werden kann, nicht vorbeigefahren werden darf [§ 24 (4) d] und mit der Annäherung eines Zuges gerechnet werden muß, der über die Störung nicht verständigt ist [FV §§ 21 (15) und 22 (21)],
 - e) zu vermuten ist, daß die sichtbaren Signale Sh 1, Sh 2 und Sh 3 wegen örtlicher Verhältnisse, wegen Nebels, Schneegestobers, Sturms oder dgl übersehen werden oder verlöschen könnten.
- (5) Signal Sh 4 ist ohne die Signale Sh 1 oder Sh 2 zu geben, wenn kein Eisenbahner zum Geben des Signals Sh 1 verfügbar ist und wenn Signal Sh 2 nicht zur Stelle oder nicht aufgestellt werden kann.
- Obwohl die Knallkapseln in Verneinung der Haupt- oder Nebenposten aufgestellt sind, sind die Knallkapseln angeordnet.
- (6) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (7) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (8) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.

- (8) Bei Signalen, die auf freier Strecke aufgestellt sind, ist die Anordnung der Knallkapseln auf Nebenbahnen, die in der Nähe der Hauptbahnen verlaufen, zu berücksichtigen.
 - (9) In besonderen Fällen kann die Anordnung der Knallkapseln vorschreiben, die jedoch den erforderlichen Abstand unterschreiten dürfen.
 - (10) Die Entfernungen dürfen nur unterschritten werden, wenn die Dringlichkeit zum Auslegen in kürzerer Entfernung besteht.
 - (11) Der Aufenthalt in der Nähe explodierender Knallkapseln ist fehlender Deckung nur in einem Umkreis von wenigstens 20 m von den ausgelegten Knallkapseln entfernt zulässig.
 - (12) Die Knallkapseln sind zu entfernen, sobald der Grund für das Auslegen weggefallen ist.
 - (13) Knallkapseln erhalten:
 - a) 3 Stück die Zugführer, die sie vor Antritt der Fahrt dem Zugsicherer aushändigen, nach der Fahrt von diesem wieder einziehen und auf dem Heimatbahnhof abliefern;
 - b) 6 Stück die Schrankenwärterposten, Weichenwärterposten an den Eins- und Ausfahrten der Bahnhöfe, Abzweig- und Blockstellen, Streckenläufer, Streckenwärter, Ortsaufsichtsführenden für die Sicherungsposten und die Kleinwagenführer;
 - c) 2 Stück alle Lokomotiven;
 - d) nach den örtlichen Verhältnissen die Außenposten der Sicherungsposten.
 - (14) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (15) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (16) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (17) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (18) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (19) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (20) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (21) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (22) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (23) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (24) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (25) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (26) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (27) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (28) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (29) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (30) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (31) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (32) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (33) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (34) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (35) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (36) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (37) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (38) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (39) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (40) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (41) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (42) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (43) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (44) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (45) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (46) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (47) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (48) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (49) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (50) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (51) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (52) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (53) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (54) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (55) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (56) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (57) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (58) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (59) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (60) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (61) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (62) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (63) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (64) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (65) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (66) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (67) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (68) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (69) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (70) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (71) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (72) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (73) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (74) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (75) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (76) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (77) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (78) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (79) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (80) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (81) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (82) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (83) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (84) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (85) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (86) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (87) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (88) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (89) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (90) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (91) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (92) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (93) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (94) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (95) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (96) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (97) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (98) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (99) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.
- (100) Die Knallkapseln sind so aufzustellen, daß sie nicht durch den Zug oder den Kleinwagen überfahren werden können.

§ 27

Schutzhaltersignale

§ 27

- (1) **Signal Sh 5 – Horn- und Pfeifsignal –**
Sofort halten!



Mehrmal hintereinander drei kurze Töne

(2) Das Signal wird gegeben:

a) wenn die Lokomotive stehen gelassen werden kann oder
b) wenn die Lokomotive stehen bleibt.

Das Signal wird gegeben, wenn die Lokomotive auf einer
Bahnstrecke stehen bleibt, die nicht für den Durchgang

9. ABSCHNITT

Signale für das Zugpersonal (Zp)

§ 28

Signale des Lokomotivführers

- (1) Die Signale werden mit der **Fahrzeugpfeife** oder der als
ersetzenden Einrichtung des Triebfahrzeugs gegeben.

- (2) **Signal Zp 1 – Achtungssignal –**
Achtung!

Ein mäßig langer Ton



Das Signal Zp 1 dient dazu, Aufmerksamkeit zu erregen oder zu
bestätigen, daß ein Signalauftrag wahrgenommen wurde.

Es wird gegeben, z B

a) beim Einlagensetzen von Zügen – mit Ausnahme der Reise-
züge – am Bahnsteig am vorgeschriebenen Halteplatz halten;
b) wenn notwendig erscheint, Personen zu warnen [FV §§ 55
und 134 (6)] oder das Zugpersonal oder sonstige Eisen-
bahnbedienstete zu mahnen;

c) wenn die Lokomotive losdrosselt, Halbschranken- oder Halt-
signale gegeben sind [FV §§ 24 (16) und 50 (3)];

d) wenn die Lokomotive (Signal Pl 1) gekennzeichneten
Lokomotivführer bekanntgegeben sind,

e) wenn die Lokomotive Schienenmann ruft

f) wenn die Lokomotive in den Bahnhof einfährt und vor der Einfahrt in

Pl
Fu
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
VI
Lsp
Ha
Zg

kurz vor der Einfahrt bis unmittelbar nach der Einfahrt in Tunnel;

zur Bestätigung der Wahrnehmung eines Durchfahrauftrages (Signal Zp 9a), einer K-Scheibe (Signal Zp 10) oder einer L-Scheibe (Signal Zp 11).

wenn es notwendig erscheint, die Bremsen auf zu erwartende Signale Zp 2 und Zp 3 aufmerksam zu machen. Um Verwechslungen mit Signal Zp 4 vorbeugend ist zwischen Signal Zp 1 und Signal Zp 2 eine angemessene Pause zu machen.

(4) Wenn die Ortlichkeit oder andere Umstände es erfordern, ist das Achtungssignal nach Bedarf zu wiederholen. Dies gilt ferner, wenn ein Notssignal nach dem nachfolgenden 11. Abschnitt in gekennzeichneten Mäßen (z. B. durch Schallhorn, Pfeife, Glocke und Handzeichen) gegeben wird.

(5) Bei Anwendung des Notssignals Zp 5 sind die Haupt- und Nebensignale des 11. Abschnitts (Signal S 5 und S 6) gleichzeitig mit dem Notssignal zu geben (FV §§ 46 (3) und 46).

Signal Zp 2

Bremsen mäßig anziehen!



Signal Zp 3

(1)



(8)

Signal Zp 4

Bremsen fest!

Zwei mäßig lange Töne nacheinander



(9) Wegen der Anwendung der Signale Zp 2, Zp 3 und Zp 4 s. auch FV § 46 (3).

(10)

Signal Zp 5 — Notsignal —

Es ist etwas Außergewöhnliches eingetreten —
Bremsen und Hilfe leisten!

Mehrmals drei kurze Töne schnell nacheinander



Das Signal Zp 5 gilt für alle Eisenbahner, die es wahrnehmen. Wegen der Anwendung des Notsignals bei Zügen und der zu treffenden Maßnahmen s. auch FV §§ 46 (21) und (24), 55 (4), 56 (1) und (22).

§ 29

Hornrufsignale

Signal Zp 6

Kommen!

Ein oder zwei Töne mit einem längeren Ton



M
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
VI
Lsp
Ha
Zg
101 102

§ 29

Signale für das Zugpersonal

(2) Das Signal Zp 6 wird gegeben

- a) mit dem Horn vom Stellwerkswärter, um den Zugführer oder Lokomotivführer an den Signalfernsprecher zu rufen [FV § 61 (1)].
- b) mit der Fahrzeugpfeife vom Lokomotivführer
 1. auf Anordnung des Fahrdienstleiters, um auf Nebenbahnen bei Kreuzungen in Bahnhöfen ohne Einfahrsignal den vor Signal So 5 (Trapeztafel) haltenden Zug in den Bahnhof hereinzulassen;
 2. auf Anordnung des Zugführers, um den Zugsicherer oder bei Schutz des Zuges nach vorn den Heizer zum Zug zurückzurufen [FV § 61 (16)].

(3)

Signal Zp 7

Warten!

Einmal kurz, dann zweimal lang



Signale für das Zugpersonal

(6)

Signal Zp 8
Grenzzeichenheft

Zwei kurze, ein langer und ein kurzer Ton



- (7) Das Signal Zp 8 wird für die Zugspitze vom Lokomotivführer mit der Fahrzeugpfeife, für den Zugschluß vom Zugsicherer mit dem Horn gegeben [FV § 55 (3)].

Das vom Lokomotivführer gegebene Signal bedeutet:

„Die Spitze des Zuges steht grenzzeichenfrei“.

Das vom Zugsicherer gegebene Signal bedeutet:

„Der Schluß des Zuges steht grenzzeichenfrei“.

Die Bahnhöfe, auf denen das Signal zu geben ist, werden im A-FV bekanntgegeben.

§ 30

Abfahrtsignale

Signal Zp 9a — Signal der Aufsicht —

Abfahren!

Einmal kurz, dann zweimal lang



Einmal kurz, dann zweimal lang

Einmal kurz, dann zweimal lang

Einmal kurz, dann zweimal lang

Einmal kurz, dann zweimal lang

Einmal kurz, dann zweimal lang

Einmal kurz, dann zweimal lang

Einmal kurz, dann zweimal lang

Einmal kurz, dann zweimal lang

Einmal kurz, dann zweimal lang

Einmal kurz, dann zweimal lang

Einmal kurz, dann zweimal lang

Einmal kurz, dann zweimal lang

Einmal kurz, dann zweimal lang

Einmal kurz, dann zweimal lang

Einmal kurz, dann zweimal lang

Einmal kurz, dann zweimal lang

Einmal kurz, dann zweimal lang

Einmal kurz, dann zweimal lang

Einmal kurz, dann zweimal lang

Einmal kurz, dann zweimal lang

Einmal kurz, dann zweimal lang

Einmal kurz, dann zweimal lang

Einmal kurz, dann zweimal lang

Nachtzeichen
Ein grünes Licht

R₁
 W_n
 Z_g
 F_z
 L_t
 R_o
 S_o
 H_i
 V_I
 L_{sp}
 H_a
 Z_g

55 30 und 31

Signale für das Zugpersonal

- (2) Das Signal Zp 9a wird bei Reisezügen stets, bei anderen Zügen auf Anordnung der Direktion angewandt.
- (3) Signal Zp 9a wird als Abfahrtrauftrag gleichzeitig an den Zugführer und den Lokomotivführer gegeben. Befindet sich der Zugführer am Zugschluß, ist das Signal nur an den Lokomotivführer zu geben.
- (4) An Stelle des Befehlssab genügt als Nachtzeichen auch eine grünelandete Laterne. Unter dunklen Bahnsteighallen ist bei Tag der Befehlssab mit grünem Licht hochzuhalten.
- (5) Der Befehlssab oder das grüne Licht ist so lange hochzuhalten, bis der Abfahrts- oder Durchfahrtrauftrag aufgenommen ist.
- (6) Das Lichtsignal ist ortsfest. Es wird angewandt, wo die Aufsicht wegen vieler Aufgaben an einen festen Standort gebunden ist, der eine gute Übersicht über den gesamten Bahnsteig ermöglicht.

(7) Signal Zp 9b — Signal des Zugführers — Abfahren!

Wortlaut: Abfahren!

Das Signal Zp 9b wird dem Zugführer
gegeben, wenn der Zug zum Abfahren
bereit ist.

8 31

Fahrtregelungssignal

Signale für das Zugpersonal

- (2) Die Signale, die auf beiden Seiten desgleichen Platz, dem Zuge — möglichst auf der Seite des Lokomotivführers — bei Dunkelheit angeleuchtet — so lange, wie der Lokomotivführer die Wahrnehmung durch das Signal (Signal Zp 1) bestätigt.
- (3) Beim Begegnen zweier Züge dürfen diese Signale nur gegeben werden, wenn ein Irrtum ausgeschlossen ist.

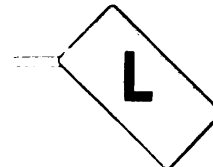
(4) Signal Zp 10 — K-Scheibe — Fahrzeit kürzen!



Eine weiße, rotgeränderte
dreieckige Scheibe
mit schwarzem K

- (5) Durch das Signal Zp 10 wird einem Zug der Auftrag erteilt, bis zum nächsten im Fahrplan angegebenen Zugfolge-
stelle die Fahrzeit soweit wie zulässig zu kürzen, um andere Züge nicht aufzuhalten.
Bei unsichrigem Weiter darf das Signal nicht angewandt werden.

Signal Zp 11 — L-Scheibe — Langsamer fahren!



Eine weiße, rotgeränderte
rechteckige Scheibe
in schräger Lage nach unten
mit schwarzem L

- (6) Der Zug wird beauftragt, vom Erkennen
des Signals an, bis zum nächsten im Fahrplan angegebenen Zugfolge-
stelle die Fahrzeit um die Hälfte zu kürzen. Das Signal ist nicht zum Halten
zu verwenden.

M
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
VI
Lsp
Ha
Zg
101 102

§ 32

Signale für das Zugpersonal

§ 32 Bremsprobesignale

- (1) Bremsprobesignale werden zur Verständigung bei der Durchführung der Bremsprobe an luftgebremsen Zügen und bei Bremsprüfungen angewandt.
- (2) Die Signale werden als Hand- oder als Lichtsignale gegeben.
- (3) Die Lichtsignale befinden sich rechts oder links vom Gleis.

(4) Signal Zp 12 Brems anlegen!

Handsignal

Tageszeichen
Beide Hände werden über dem Kopf zusammengeschlagen



Nachtzeichen
Die weißleuchtende Handlaternen werden mehrmals im Halbkreis hin- und hergeschwungen



100 - 102

Signale für das Zugpersonal

§ 33

(5)

Signal Zp 13 Brems lösen!

Handsignal

Tageszeichen
Eine Hand wird über dem Kopf mehrmals im Halbkreis hin- und hergeschwungen

Nachtzeichen
Die weißleuchtende Handlaterne wird über dem Kopf mehrmals im Halbkreis hin- und hergeschwungen



100 - 102

Die weißleuchtende Handlaterne wird über dem Kopf mehrmals im Halbkreis hin- und hergeschwungen

Signal Zp 14 Brems in Ordnung

Handsignal

Tageszeichen
Die Hand wird über dem Kopf mehrmals im Halbkreis hin- und hergeschwungen



100 - 102

Pl
Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
100 - 102
VI
Lsp
Ha
Zg
101 - 102

§ 32

Signale für das Zugpersonal

(7) Das Lichtsignal Zp 14 ersetzt die mündliche Meldung des die Bremsprobe Ausführenden an den Zugführer und den Lokomotivführer sowie die mündliche Meldung des Zugführers an die Aufsicht (FV § 49 (7)).

10. ABSCHNITT

§§ 33 und 34

Aufforderungssignale zum Pfeifen und Läuten (PI)

§ 33

Allgemeines

(1) Die Signale zum Pfeifen und Läuten fordern den Lokomotivführer auf, die Pfeif- oder Lauteinrichtung seines Fahrzeugs oder seines zu bedienenden Triebfahrzeugs ohne Lauteinrichtung geben, anstatt zu läuten, mehrmals Pfeifsignale.

(2) Die Signale gelten auch für Rammelabteilungen und Kleinwagen. Die Tafeln sind vertikal und stehen unmittelbar rechts vom Schienenstrahl. Sie werden bei Dunkelheit nicht beleuchtet, sondern durch Leuchten ersetzt.

(3) Die Signale PI 1, PI 2, PI 3 und PI 4 werden auf Hauptbahnen nicht aufgestellt.

§ 34

Pfeiftafeln

Signal PI 1 — Pfeiftafel vor Gefahrpunkt —

(Warten, bis das Lichtsignal (Zp 14) gehen)

P

PI

Ra

Wn

Zg

Fz

Lt

Ro

So

HI

100-102

VI

Lsp

Ha

Zg

101-102

§ 34 *Aufforderungen zu pfeifen und Läuten*

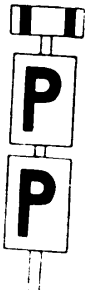
(2) **Signal Pl 1 — Tafelbild vor Wegübergang —**
Wegübergang pfeifen!



Zwei weiße Tafeln mit schwarzem P senkrecht übereinander

- (4) Das Signal Pl 2 steht mindestens 100 m, höchstens 150 m vor einem nicht bewachten oder nicht gesicherten Wegübergang.
- (5) Vom Signal Pl 2 ab ist 3 Sekunden lang und kurz vor dem Wegübergang erneut zu pfeifen. Bei unsicheren Wegübergängen, wenn Personen oder Fahrzeuge sich dem Wegübergang nähern, ist außerdem nach Bedarf zu pfeifen.
- Bei geschobenen Zügen oder Rangierabteilungen, die sich von dem auf dem vordersten Fahrzeug befindlichen Lokführer oder Eisenbahner mit dem Signalhorn zu blasen.

- (6) Wo Züge zwischen dem Signal Pl 2 und dem Wegübergang verkehren, stellt man ein Signal Pl 2 hinter dem Hauptsignal, dem vor dem Hauptsignal ist dann ein Wegübergangstafelbild in Form eines Tafelbild mit zwei weißen Tafeln mit schwarzem P. Das Signal Pl 2 ist zu pfeifen, wenn ein Zug nicht laufenden Zügen.

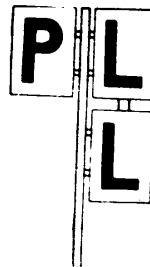


80

Aufforderungen zu pfeifen und Läuten

§ 35 **Durchlauteendtafel**

- (1) **Signal Pl 3 — Durchlauteendtafel**
Es ist zweimal zu pfeifen und bis zur Durchlauteendtafel Pl 3 zu läuten



Zwei senkrecht übereinanderstehende weiße Tafeln mit schwarzem L und links neben der oberen eine weiße Tafel mit schwarzem P

Das Signal Pl 3 steht mindestens 100 m, höchstens 150 m vor einem nicht bewachten oder nicht gesicherten Wegübergang.

Es ist zweimal zu pfeifen und bis zur Durchlauteendtafel Pl 3 zu läuten.

Das Signal Pl 3 steht mindestens 100 m, höchstens 150 m vor einem Wegübergang.

Es ist zweimal zu pfeifen und bis zur Durchlauteendtafel Pl 3 zu läuten.

31

Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
VI
Lsp
Ha
Zg



Zwei nebeneinanderstehende
weiße Tafeln mit schwarzem E

(6) Die Durchläuteendtafel bezeichnet die Stelle, von der ab ein durch die Durchläutebeginntafel (Pl 3) angeordnetes Durchläuten einzustellen ist, sobald die Spitze des vordersten Fahrzeugs am Signal vorbeigefahren ist.

11. ABSCHNITT

Signale für den Rangierdienst

§ 36 Rangiersignale

1) Die Rangiersignale sind vom Rangierleiter gleichzeitig hörbar und sichtbar zu geben. Sie gelten nur, wenn sie hörbar und sichtbar aufgenommen werden (s aber (14)).

Vom Stellwerk aus braucht der Wärter die Signale Ra 1 und Ra 2 nur sichtbar zu geben.

Zum Geben der sichtbaren Zeichen der Signale Ra 1, Ra 2 und Ra 5 hat der Wärter bei Tage die rotweiße Winkscheibe zu verwenden. Die Nachtzeichen sind mit einer weißleuchtenden Laterne zu geben.

Die Winkscheibe oder die Laterne muß so bewegt werden, daß der Wärter während der ganzen Bewegung voll sichtbar ist.

Bei der Bewegung des Schiebens von Fahrzeugen der Arm -- bei der Bewegung der Laterne -- hochgehalten und gleichzeitig mit dem Handhorn ein langer Ton gegeben, so bedeutet dies: "Gefahr, Gefahr".

Bei der Annäherung der Fahrzeuge an die Rangierstelle, die noch nicht besetzt ist, ist der Rangierleiter durch die Annäherung der Fahrzeuge zu erkennen, so daß er die noch nicht besetzte Stelle bekanntzugeben.

Bei der Annäherung der Fahrzeuge an die Rangierstelle, die noch nicht besetzt ist, ist der Rangierleiter durch die Annäherung der Fahrzeuge zu erkennen, so daß er die noch nicht besetzte Stelle bekanntzugeben.

Ra
Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
VI
Lsp
Ha
Zg

Signal Ra 1

Wegfahren!

Mit der Mundpfeife oder dem Horn

Ein langer Ton

Mit dem Arm

Tageszeichen
Senkrechte Bewegung des
Armes von oben nach unten

Nachtzeichen
Senkrechte Bewegung der
Lanterne von oben nach
unten

(6) Das Signal Ra 1 bedeutet, es soll in Richtung vom Signalgeber weg - gefahren werden.

(7)

Signal Ra 2

Herkommen!

Mit der Mundpfeife oder dem Horn

Zwei mäßig lange Töne

Mit dem Arm

Tageszeichen
Langsam senkrechte
Bewegung des Armes nach
oben

(8) Das Signal Ra 2 bedeutet, es soll in Richtung zum Signalgeber kommen.

Signal Ra 3

Aufdrücken!

Mit der Mundpfeife oder dem Horn

Zwei kurze Töne schnell nacheinander

Mit den Armen

Tageszeichen
Beide Arme in Schulter-
höhe nach vorn heben und
die flach ausgestreckten
Hände wiederholt einander
nähern

Nachtzeichen
Wie am Tage, in der einen
Hand eine Laterne

(9) Das Signal Ra 3 bedeutet, es soll zum An- oder Abkuppeln auf-
gedrückt werden.

Signal Ra 4

Abstoßen!

Mit der Mundpfeife oder dem Horn

Drei kurze Töne schnell nacheinander

Mit dem Arm

Tageszeichen
Beide Arme in Schulter-
höhe nach vorn heben und
die flach ausgestreckten
Hände wiederholt einander
abstoßen

Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
VI
Lsp
Ha
Zg

(13) Das Signal Ra 5 gilt bereits, wenn es nur hörbar oder nur sichtbar aufgenommen wird.

Signal Ra 5 Halt!

Mit der Mundpfeife oder dem Horn
Drei kurze Töne schnell nacheinander



Mit dem Arm

Tageszeichen
Kreisförmige Bewegung
des Armes

Nachtzeichen
Kreisförmige Bewegung
der Laterne

(14) Das Signal Ra 5 gilt bereits, wenn es nur hörbar oder nur sichtbar aufgenommen wird.

§ 37 Abdrücksignale

(1) Die Signale werden durch einen Abdruck auf einem dunklen Signalstreifen auf einem dunklen Signalstreifen dargestellt.

(2) Die Signale werden durch einen Abdruck auf einem dunklen Signalstreifen dargestellt.

(3) Die Signale werden durch einen Abdruck auf einem dunklen Signalstreifen dargestellt.

Signal Ra 6

- (4) Bei den Lichtsignalen wird der Signalstreifen auf einem dunklen Signalstreifen dargestellt. Die Signalstreifen können auch aus mehreren Linien bestehen.
- (5) Das Abdrücksignal steht in der Regel am Signalberg neben den Berggleisen.
- (6) Sind mehrere Abdrücksignale nebeneinander angeordnet, so ist jedes für bestimmt zu bezeichnende Berggleise.
- (7) Die Signale können an den Berggleisen mit den gleichen Signalbildern wiederholt sein.

Signal Ra 6 Halt!

Fluchtsignal
Ein waagerechter weißer
Lichtstreifen

Lichtsignal
Ein waagerechter weißer
Lichtstreifen



§ 37

Signale für den Rangierdienst

(9)

Signal Ra 7
Langsam abdrücken!

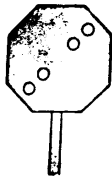
Formsignal

Ein weißer Balken
mit schwarzem Rand
schräg nach rechts aufwärts



Lichtsignal

Ein weißer Lichtstreifen
schräg nach rechts aufwärts



(10)

Signal Ra 8

Mäßig schnell abdrücken!

Formsignal

Ein senkrechter weißer
Balken mit schwarzem
Rand



Lichtsignal

Ein senkrechter weißer
Lichtstreifen



(11) Das bei dem Signal Ra 7 und Ra 8
angegebene Verhalten ist nur für die
Dampflokomotiven.

Signale für den Rangierdienst

(12)

Signal Ra 9
Zurückfahren!



Ein senkrechter weißer Lichtstreifen, der
vom oberen Ende nach rechts ein weißer
rechter weißer Lichtstreifen

(13) Das Signal Ra 9 bedeutet, die Rangierabteilung soll entgegen der
Ablaufrichtung vom Ablaufberg wegfahren. Der Auftrag zum
Halten wird durch Signal Ra 6 erteilt.

§ 38

Signal Ra 10 – Rangierhalttafel –

Über die Tafel hinaus darf nicht rangiert werden



Ein oben halbkreisförmige weiße Tafel
mit der Aufschrift „Halt“ für
Rangierhalttafel

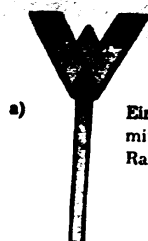
Das Signal Ra 10 ist zwischen
den Signalen Ra 9 und Ra 10
zu setzen.

Das Signal Ra 10 ist nur mit
den Signalen Ra 9 und Ra 10
zu setzen.

Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
VI
Lsp
Ha
Zg
101 102

Signal Ra 11 -- Rangierhaltsignal --

Halt für Rangierabteilungen!



a) Ein gelbes W mit schwarzem Rand



b) Ein weißes W mit schwarzem Rand

(2) Das Signal Ra 11 ist ortsfest und steht rechts vom rangierenden Gleis. Die Rückseite ist grau. Die Direktion bestimmt, wo das Signal angewandt wird.

(3) Bei Dunkelheit ist Signal Ra 11a stets, Signal Ra 11b Regel beleuchtet. Die Direktion bestimmt, wo beide auch Ra 11b Beleuchtung verzichtet werden kann.

(4) Der Wärter erteilt auf Rangierleitergeheiß den Rangierabteilungen, nach dem Fahrplan, den Rangierführer

zur Vorbeifahrt am Signal Ra 11 a durch Signal Ra 12

im Stützpunkt

zur Vorbeifahrt am Signal Ra 11 b durch Signal Ra 12 im Stützpunkt

nach § 40 (5) c),

[s. auch § 13 (15) und FV § 78 (5) c)]

Signal Ra 12 -- Rangierfahrtsignal --

- (5) Der Wärter erteilt für begleitende Rangierabteilungen die Zustimmung zu dem Rangierführer zur Vorbeifahrt am Signal Ra 11 a durch Signal Ra 12 -- im Stützpunkt nach dem Auftrag [s. § 40 (5)] --, zur Vorbeifahrt am Signal Ra 11 b durch Hochhalten des Armes, bei Dunkelheit einer leuchtenden Laterne oder mündlich (durch Zuruf, Fernsprecher oder Lautsprecher) [s. auch § 13 (15) und FV § 78 (5) c)].

Der Rangierleiter erteilt daraufhin den Fahrauftrag an den Lokomotivführer. Ohne diesen Auftrag darf der Lokomotivführer nicht am Signal Ra 11 vorbeifahren.

(6) Wird der Auftrag [s. (4)] oder die Zustimmung des Wärters und der Fahrauftrag des Rangierleiters [s. (5)] schon bei Annäherung am Signal Ra 11 gegeben, so braucht die Rangierabteilung nicht zu warten.

Signal Ra 12 wird angewandt

1. zur Vorbeifahrt am Signal Ra 12. Auf Anordnung der Direktion kann Signal Ra 11 mit Signal Ra 12 in Verbindung mit dem Rangierführer angewandt werden.

2. zur Vorbeifahrt am Signal Ra 12. Entgegenstehend ohne Signal Ra 12.

§ 40

Signal Ra 12 -- Rangierfahrtsignal --

Rangierfahrt erlaubt!

Signal Ra 12 wird angewandt

Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
HI
VI
Lsp
Ha
Zg

§ 40 Rangierdienst

(2) Das Aufleuchten des Signals Ra 12 gilt für Rangierabteilungen, die unbegleitet fahren dürfen, als Fahrauftrag des Wärters als Rangierleiter an der Lokomotivführer [s auch § 38 (4)], für begleitete Rangierabteilungen als Zustimmung des Wärters an den Rangierleiter [s auch § 39 (5)].

(3) Wenn mehrere Rangierabteilungen vor einem Signal Ra 12 halten oder sich ihm nähern, gilt der Fahrauftrag oder die Zustimmung nach (2) nur für die erste Rangierabteilung. Jede folgende Rangierabteilung muß erneut das Aufleuchten des Signals Ra 12 abwarten.

Erlischt das Signal Ra 12, bevor die Spitze einer Rangierabteilung daran vorbeigefahren ist, so gilt der Fahrauftrag bzw die Zustimmung als zurückgenommen; es muß das erneute Erscheinen des Signals Ra 12 abgewartet werden.

(4) Signal Ra 12 wird angewandt

a) in Verbindung mit
Signal Ra 11 a oder
Signal Hf 0, Hf 13, Hf 100, Sv 4;

b) alleinstehend
zur Aufhebung des Fahrverbots nach Verbotssignalen (Signal Lsp) oder
ausnahmsweise in anderen Fällen mit der
Direktion, wenn hierzu ein betriebliche
G B beim Umsetzen von S-Pfahnen.

(5) Beim Vorliegen einer rechtlichen oder technischen
beiden Lichtern des Signals Ra 12 muß der Fahrauftrag bzw die Zustimmung nach (2) nicht
Lokomotivführer oder der Rangierleiter
lungen [s auch § 39 (5)].

12. ABSCHNITT

Weichensignale (Wn)

§ 41

Allgemeines

- (1) Weichensignale zeigen an, für welchen Fahrweg die Weiche gestellt ist.
- (2) Die Weichensignale sind bei Dunkelheit beleuchtet, wenn und solange der Betrieb es erfordert. Sie können auch rückstrahlend sein.

§ 42

Signale für einfache Weichen und einfache Kreuzungsweichen

Signal Wn 1

Gerader Zweig

Von der Weichenspitze oder vom Herzstück gesehen:



Das Signal zeigt bei Dunkelheit ein weißes
Lichtband, bei Tag ein weißes Band.

Wn 1, Gerader Zweig

Wn
Zg
Fz
Lt
Ro
So
Hf
Vf
Lsp
Ha
Zg



Ein weißer Pfeil oder Streifen auf schwarzem Grund zeigt entsprechend der Ablenkung schräg nach links oder rechts aufwärts

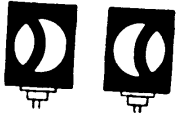
b) Vom Herzstück aus gesehen:

1) bei einfachen Weichen und Innenbogenweichen



Eine runde weiße Scheibe auf schwarzem Grund

2) bei Außenbogenweichen



Eine nach links oder rechts geöffnete schwarze Sichel auf runder weißer Scheibe mit schwarzem Grund

(4) Bei Innenbogenweichen zeigt das Signal Wn 2 — von der Weichenspitze aus gesehen — den Fahrweg durch den bogenen Zweig an.

(5) Bei Außenbogenweichen wird für beide Fälle Wn 2 verwendet, wobei — von der Weichenspitze aus gesehen — der Pfeil je nach der Richtung schräg nach links oder rechts schräg aufwärts zeigt.

(6) Bei Außenbogenweichen wird das Signal Wn 2 für Fahrweg nach links und für Fahrweg nach rechts geöffnete Sichel.

§ 43

Signale für doppelte Kreuzungsweichen

- (1) Die Bezeichnungen links und rechts in der Signalbezeichnung geben an, daß die Weiche für die Fahrt in den oder aus dem entsprechenden Zweig steht.
- (2) Bei doppelten Kreuzungsweichen wird die Richtung des Fahrwegs durch weiße Streifen auf schwarzem Grund gekennzeichnet, und zwar gibt der untere Streifen die Fahrt in die Weiche, der obere die Fahrt aus der Weiche an.

(3)

Signal Wn 3

Geradeaus von links nach rechts



Die Streifen bilden eine von links nach rechts steigende gerade Linie

Signal Wn 4

Geradeaus von rechts nach links



Die Streifen bilden eine von rechts nach links steigende gerade Linie

Zg
Fz
Lt
Ro
So
Hl
VI
Lsp
Ha
Zg

§ 43

Weichensignale

(5)

Signal Wn 5

Im Bogen von links nach links



Die Streifen bilden einen nach links geöffneten rechten Winkel

(6)

Signal Wn 6

Im Bogen von rechts nach rechts



Die Streifen bilden einen nach rechts geöffneten rechten Winkel

13. ABSCHNITT

§ 44

Signale an Zügen und Nebenfahrzeugen (Zg)

§ 44

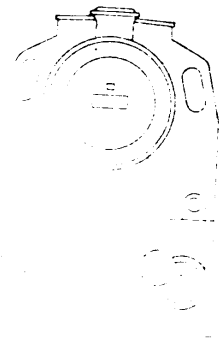
Signale an der Zugspitze

- (1) Die Signale kennzeichnen die Spitze der Züge und der auf die freie Strecke übergehenden Kleinwagen.
- (2) Die Nachtzeichen der Signale sind auch bei Tage anzuwenden, wenn die Tageszeichen auf 100 m nicht mehr deutlich erkennbar sind.
- (3) Die Fahrten durch Tunnel, wenn es im AzFV bestimmt ist, sind den Weichenzugsteuer- und -befehlswagen.

Signal Zg 1 — Regelspitzensignal —

Kennzeichnung der Spitze von Zügen und von auf die freie Strecke übergehenden Kleinwagen — ausgenommen bei der Fahrt auf falschem Gleis —

Tageszeichen
Nachtzeichen



Zg

Fz

Lt

Ro

So

HI

100-102

VI

Lsp

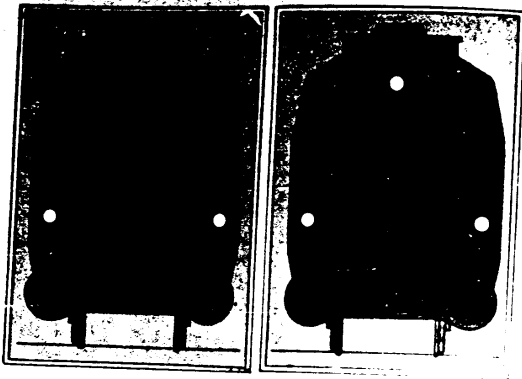
Ha

Zg

101-102

Regelspitzenzeichen für Kleinwagen

- Kennzeichen des Signals:
- a) zwei weiße Lichter in gleicher Höhe oder
 - b) drei weiße Lichter in Form eines A (Dreilichtspitzenzeichen)



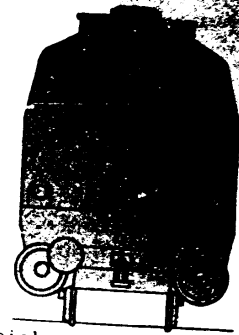
- c) an Kleinwagen ein weißes Licht und ein rotes Licht auf engem Abstand

- (4) Das Signal Zg 1 b) wird nur auf Eisenbahnen ohne technische Sicherung aufgestellt.
- (5) Bei nach geschobenen Zügen ist das Signal dem Schabellkommando zu unterwerfen.
- (6) Geschobene Züge fahren auf dem Signal.

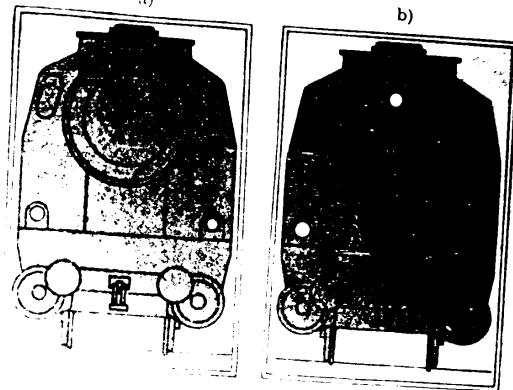
Signale an Zügen

- (7) **Signal Zg 2 — Falschfahrt**
 Kennzeichnung der Spitze von Zügen und Kleinwagen
 Fahrt auf falschem Gleis

Tageszeichen
 Vorn am ersten Fahrzeug
 eine runde rote Scheibe
 mit weißem Rand



Nachtzeichen
 Die linke Laterne des Regelspitzensignals ist rot geblendet



Fz
 Lt
 Ro
 So
 HI
 VI
 Lsp
 Ha
 Zg
 101 102

§ 45 Signale am Zugschluß

- (1) Die Signale kennzeichnen den Schluß der Züge und der auf die freie Strecke übergelenden Kleinwagen.
- (2) Die Nachtzeichen der Signale sind auch bei Tage anzuwenden
 - a) bei unsichtigem Wetter, wenn die Tageszeichen auf 100 m nicht mehr deutlich erkennbar sind,
 - b) bei Fahrten durch Tunnel, wenn es im AzFV bestimmt ist.

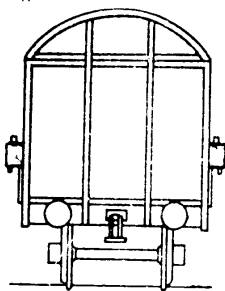
(3) Signal Zg 3 — Regelschlußsignal —

Tageszeichen

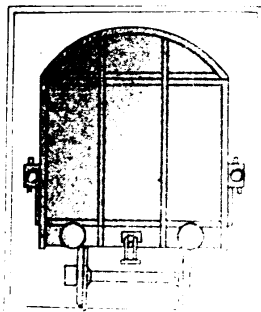
Am letzten Fahrzeug in gleicher Höhe zwei viereckige, von vorn und von hinten sichtbare rot-weiße Scheiben (Oberwagenscheiben) oder das Nachtzeichen des Signals

Nachtzeichen

Am letzten Fahrzeug in gleicher Höhe zwei von vorn sichtbare weiße und von hinten sichtbare rote Lichter (Oberwagenscheinlaternen)



100
b) Bei allen Fahrzeugen, die auf der freien Strecke übergelenden Kleinwagen, ist das Nachtzeichen anzuwenden.



- (4) Bei Zügen, die nachgeschoben werden, trägt das letzte Fahrzeug des Zuges Signal Zg 3 oder Zg 4, die Schiebelokomotive — bei zweien die hintere — das vereinfachte Schlußsignal Zg 4. Laufen noch Wagen hinter der mit dem Zuge gekuppelten Schiebelokomotive, so wird nur ein Zugschlußsignal, und zwar Zg 3 am letzten Fahrzeug hinter der Schiebelokomotive, geführt. Das Zugschlußsignal am Fahrzeug vor der Schiebelokomotive fällt dann weg.
- (5) Wenn bei Dunkelheit durch das Schlußsignal eines auf einem Bahnhof haltenden Zuges ein später einfahrender Zug beirrt werden könnte, ist das Schlußsignal auf Anordnung des Fahrleiters zu beseitigen, bis der spätere Zug vorübergefahren ist. Das Amt bestimmt die Bahnhöfe und gibt im Bahnhofsbuch die nötigen Anweisungen.

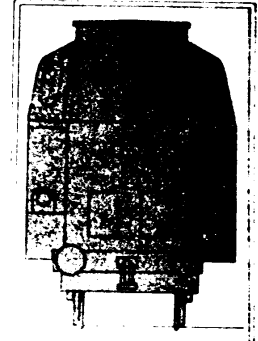
6) Signal Zg 4 — Vereinfachtes Schlußsignal —

Tageszeichen

Hinten am letzten Fahrzeug rechts — etwa in Höhe der Puffer — ein weißes Licht (Schlußlaterne)

Nachtzeichen

Hinten am letzten Fahrzeug rechts — etwa in Höhe der Puffer — ein rotes Licht (Schlußlaterne)



5
§ 45

- (7) **Einzelne fahrende Lokomotiven,**
die Lokomotive am Schluß geschobener oder nach-
geschobener Züge,
ausgenutzte Lokomotivleerfahrten bis zu 50 Achsen,
Arbeitszüge,
schwere Nebenzüge,
Übergabezüge,
Züge auf eingleisigen Nebenbahnstrecken mit einer
zulässigen Geschwindigkeit bis 40 km/h, wenn es im
AzFV zugelassen ist.
- (8) **Einzelne fahrende Kleinwagen und Kleinwagen mit Anhänger,**
die auf die freie Strecke übergehen, führen bei Tage kein Schluß-
signal, bei Dunkelheit das Nachtzeichen des vereinfachten Schluß-
signals.

14. ABSCHNITT

Signale an einzelnen Fahrzeugen

§ 46

- (1) **Signal Fz 1 — Rangierlokomotivsignal**
Lokomotive im Rangierdienst

Tageszeichen
 Kein besonderes Signal

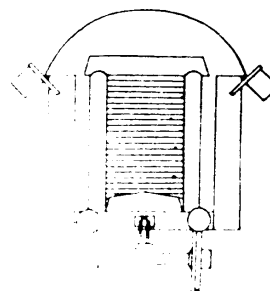
Nachtzeichen
 Vorn und hinten
 ein weißes Licht.
 Statt des vorderen Lichtes
 kann auch das Regel-
 spitzenignal geführt
 werden

- (2) Das Nachtzeichen ist bei unsichtigem Wetter auch am Tage
 anzuwenden, wenn die Sicht weniger als 100 m beträgt.
- (3) Die zur Kennzeichnung der Rangierlokomotiven verwendeten
 Zeichen (Zahlen oder Buchstaben) können auch vor der Laterne
 des Signals Fz 1 angebracht sein.

§ 47

Signale an Wagen

- (1) **Signal Fz 2 — Gelbe Flagge —**
Besetzte Schlaf-, Speise-, Bahnpost-, Postbei- und Gefangen-
wagen und dgl während eines Stillagers



An jeder Längsseite des
 Wagens eine gelbe
 Flagge

Fz
 Lt
 Ro
 So
 HI
 VI
 Lsp
 Ha
 Zg

§ 47

Signale an einzelnen Fahrzeugen

- (2) Das Signal Fz 2 wird auch angewandt bei besetzten Begleitwagen, Wohnwagen der Einsatzbrigaden und Bauzugwagen, bei Reisezug- und Gepäckwagen mit besetztem Küchen- oder Postabteil sowie bei besetzten und unbesetzten Waggons für kulturelle, soziale und technische Zwecke wie Kinowagen, Fahrbühnen, Zugsstationen, Röntgenwagen, Meßwagen.
- (3) Alle Wagen, die Signal Fz 2 führen, werden bei Durchfahren eines Stillagers, nach außen kennzeichnend, durch den Stillager, soweit Einrichtung und Bauart dies zulassen.
- (4) Das Signal Fz 2 wird vom Personal der Wagen angebracht.

- (5) **Signal Fz 3 — Pulverflagge —**
Wagen mit explosiven Gütern



Über beiden Stillageren
Lampenschein-Wagen
Schwarze Pulverflagge

- (6) **Signal Fz 4 — Giftflagge —**
Behälterwagen mit giftigen Stoffen



15. ABSCHNITT

§§ 48 und 49

Läutesignale (Lt)

§ 48

Allgemeines

Die Zugs- und Güterzüge sind mit besonderem Lautwerk auszustatten, welches nachfolgend angegeben ist.

Die Zugs- und Güterzüge sind mit dem EV § 16

Die Zugs- und Güterzüge sind mit dem EV § 16

Die Zugs- und Güterzüge sind mit dem EV § 16

Die Zugs- und Güterzüge sind mit dem EV § 16

Die Zugs- und Güterzüge sind mit dem EV § 16

§ 49

Signale Lt 1, Lt 2 und Lt 3

Signal Lt 1 — Abbläutesignal 1
Rechts von A nach B

Lt
Ro

So
HI
100-102

VI

Lsp

Ha

Zg

101-102

Signal Lt 2 — Abläutesignal 2 —
Ein Zug fährt in der Richtung von B nach A

Zweimal dieselbe Anzahl Glockenschläge wie bei Signal Lt 1

- (4) Ein Abläutesignal ist fernmündlich zurückzunehmen, wenn
- a) ein Zug unrichtig abgeläutet worden ist,
 - b) ein richtig abgeläuteter Zug nicht abfahren kann [FV § 16 (5)].

(5) **Signal Lt 3 — Gefahrensignal —**
Alle Züge anhalten! — Es droht Gefahr

Viermal dieselbe Anzahl Glockenschläge wie bei Signal Lt 1

- (6) Wenn das Signal Lt 3 ertönt, sind alle Züge an- oder zurückzuhalten und die Schranken zu schließen.
- (7) Das Signal Lt 3 darf nicht gegeben werden, wenn die Gefahr durch das Anhalten der Züge vergrößert wird, z.B. wenn bei einer Zugtrennung im Gefälle der abgerissene Teil nachläuft.
- (8) Die Zurücknahme des Gefahrensignals ist den Beschäftigten des Bahnhofs und der Strecke fernmündlich mitzutellen.

16. ABSCHNITT

Rottenwarnsignale (RWS)

§ 50

Allgemeines

- (1) Rottenwarnsignale geben den im Gleis oder in dessen Nähe beschäftigten Personen Weisungen über ihr Verhalten bei Annäherung von Fahrzeugen.
- (2) Die Signale werden mit dem Mehrklangsignalhorn gegeben. Sie sind auch zu beachten, wenn sie nur in einer Tonhöhe gegeben werden.

§ 51

Signale Ro 1, Ro 2, Ro 3 und Ro 4

- (1) **Signal Ro 1**

Vorsicht! — Im Nachbargleis nähern sich Fahrzeuge

Mit dem Horn ein langer Ton als Mischklang aus zwei verschiedenen hohen Tönen

Das Signal Ro 1 wird gegeben, wenn

das Arbeitsgleis gesperrt ist und die Arbeiter nur auf die Annäherung von Zügen im Nachbargleis aufmerksam gemacht werden sollen.

Bei einem für Verkehrswesen genehmigten Gleis, besonders stark belasteten mehrgleisigen Bahnhöfen und in Betrieb befindliches Gleis ausnahmsweise auch bei der Annäherung, wenn ein Zug im Nachbargleis fährt.

Das Signal Ro 1 wird auch im Abstand von 100 m vor dem Rangierzug oder im Gefahrenbereich gegeben.

Ro

So

HI

100-102

VI

Lsp

Ha

Zg

101-102

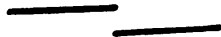
§ 51

Arbeitsgleisensignale

bereich von 2,50 bis 4,00 m zwischen Gleisen mit 5,40 bis 5,50 m Abstand ausgeführt werden.

(3) **Signal Ro 2**
Arbeitsgleise räumen!

Mit dem Horn zwei lange Töne, und zwar nacheinander einer in hoher und einer in tiefer Tonlage



(4) **Signal Ro 3**
Arbeitsgleise schnellstens räumen!

Mit dem Horn zwei kurze Töne, einer in hoher und einer in tiefer Tonlage, mindestens fünfmal hintereinander



(5) **Signal Ro 4 — Fahnschild —**
Kennzeichnung der Gleisseite, nach der beim Eintönen der Signale Ro 2 und Ro 3 die Arbeitsgleise zu räumen sind



Fahnschild, das die Seite anzeigt, nach der beim Eintönen der Signale Ro 2 und Ro 3 die Arbeitsgleise zu räumen sind

101 102

101 102

101

17. ABSCHNITT

Sonstige Signale (So)

§ 52

(1) **Signal So 1 — Erkennungsmast —**

Hauptsignale gelten nicht für das Gleis, an dem der Erkennungsmast steht

Tageszeichen
Ein Hauptsignalmast
ohne Flügel

Nachtzeichen
Oben am Mast ein
weißes Licht



Die Hauptsignale in der gleichen Richtung, in der das Hauptsignal steht, das für das Gleis, an dem der Mast steht, gilt, gelten auch für das Gleis, an dem der Mast steht.

Die Hauptsignale in der gleichen Richtung, in der das Hauptsignal steht, das für das Gleis, an dem der Mast steht, gilt, gelten auch für das Gleis, an dem der Mast steht.

109

So
HI
101 102
VI
Lsp
Ha
Zg
101 102

(1) **Signal So 2 – Schachbrettafel –**

Das Hauptsignal steht nicht unmittelbar rechts neben oder über dem Gleis



Eine viereckige, schachbrettartig schwarz und weiß gemusterte Tafel

- (2) Die Schachbrettafel steht unmittelbar rechts neben dem Gleis in Höhe des Hauptsignals und wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet.
- (3) Das Signal besteht in der Regel aus einer hohen rechteckigen Tafel, wo diese nicht aufgestellt werden kann, aus einer niedrigen quadratischen Tafel.
- (4) Wo Schachbrettafeln ständig vorhanden sind, ist dies im AzEV, wo sie bei Bauzuständen aufgestellt sind, in der „Lar“ bekanntgegeben.

§ 54

(1) **Signal So 3 – Vorsignaltafel –**

a) Kennzeichnung des Standorts eines zweibegriffigen Vorsignals



Eine schwarz gerandete Tafel, die aus zwei übereinander stehenden schwarzen Dreiecken besteht, die sich mit der Spitze berühren.

b) Kennzeichnung des Standorts eines dreibegriffigen Vorsignals



Eine Vorsignaltafel, die aus drei übereinander stehenden schwarzen Dreiecken besteht, die sich mit der Spitze berühren.

- (2) Die Vorsignaltafel steht in der Regel unmittelbar rechts neben dem Hauptsignal und wird nicht beleuchtet. Vor dem Hauptsignal am Mast eines Lichthauptsignals angebracht, ist die Vorsignaltafel aufgestellt.

Bei einem über dem Gleis angebrachten Formvorsignal steht sich die Vorsignaltafel über dem Vorsignal.

- (3) Die Vorsignaltafel kann auch allein stehen bei seitlichem Gleisbetrieb zur Kennzeichnung eines Vorsignals, das nicht unmittelbar rechts vom Gleis steht.

§ 55

(1) **Signal So 4 – Vorsignalbaken –**

Ein Vorsignal Lt zu erwarten



Mehrere aufeinander folgende viereckige weiße Tafeln mit einem oder mehreren nach rechts ansteigenden schwarzen Streifen, deren Anzahl in der Fahr- richtung abnimmt

- (2) Vorsignalbaken sind in der Regel hohe rechteckige Tafeln; bei niedrigen Tafeln können auch quadratische Tafeln verwendet.

(3) Vorsignalbaken sind in der Regel nur auf Hauptbahnen vor-

handen. In Ausnahmefällen bis zu fünf Vorsignalbaken können auf dem Gleis. Die in der Regel steht nicht dem Vorsignal; die Vorsignaltafel

Die Vorsignale dürfen nur als Baken mit Genehmigung der Direktion auch in anderen Abständen stehen.

(5) Vorsignalebaken sind nur in Tunneln beleuchtet.

(6) Vorsignale, die an einem Hauptsignal stehen, und Vorsignalwiederholer werden nicht durch Baken angekündigt.

§ 56

(1) Signal So 5 – Trapeztafel –

Kennzeichnung der Stelle, wo bestimmte Züge vor einer Betriebsstelle zu halten haben



Eine weiße Trapeztafel mit schwarzem Rand an schwarz und weiß schräg gestreiftem Pfahl

(2) Das Signal wird nur auf Nebenbahnen rechts vom Gleis.

(3) Die Direktion bestimmt, wo bei Dunkelheit das Signal beleuchtet zu sein hat.

(4) Die Trapeztafel ist nur für Hauptsignale vorgesehen. Wegen der Dunkelheit sind Strecken mit vereinfachten Signalen.

(5) Bei Lokomotivfahrten, die von einem Hauptsignal aus gehen, ist das Signal So 5 zu setzen. Wegen des Haltes am Hauptsignal.

Sonstige Signale

§ 57

(1) Signal So 6 – Kreuztafel –

Bei fehlendem Vorsignal wird angezeigt, daß ein Hauptsignal zu erwarten ist



Eine weiße Sechseckscheibe mit liegendem schwarzem Kreuz an einem schwarz und weiß schräg gestreiften Pfahl

(2) Signal So 6 wird nur auf Nebenbahnen angewandt.

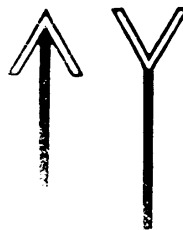
(3) Die Kreuztafel ist 400 m oder 700 m vor dem Hauptsignal rechts neben dem Gleis aufgestellt.

(4) Das Signal wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet.

(5) Bei unsicherm Wetter ist die Geschwindigkeit vom Signal So 6 ab zu erniedern, so daß der Zug sicher vor dem etwa Halt gebotenen Hauptsignal zum Halten gebracht werden kann.

§ 58

Signal So 7 – Schneeflugtafel –



(1) Pflugschar heben

Eine weiße Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach oben

(2) Pflugschar senken

Eine weiße Pfeilspitze mit schwarzem Rand zeigt nach unten

- (3) Das Signal So 8 ist ortsfest und steht vor dem Haltepunkt, in dem die Pflugschneidung der Direktion in der Regel vorzunehmen ist, bei Wegübergängen, Eisenbahnüberführungen, anderen Bahnsteigen der Haltepunkte und Haltestellen, wenn es nötig erscheint, sie für Schneepflugfahrten besonders erkennbar zu machen. Es wird nicht beleuchtet.
- (4) Auf eingleisiger Strecke fällt das Signal So 7b fort. Das Signal So 7a hat dann für Fahrten in der Gegenrichtung gleichzeitig die Bedeutung des Signals So 7b.

§ 59

Signal So 8 – H-Tafel –

- (1) Kennzeichnung des Halteplatzes der Zugspitze bei planmäßig haltenden Zügen

a) Ein schwarzes Rechteck mit weißem H



b) Bei elektrischen Zügen mit Stromabnehmer, eine auf der Spitze des Stromabnehmers befindliche Tafel mit weißem H auf schwarzem Grund, die dem blauen Gleisfeld



- (2) Das Signal So 8 ist ortsfest und steht vor dem Haltepunkt, in dem die Pflugschneidung der Direktion in der Regel vorzunehmen ist, bei Wegübergängen, Eisenbahnüberführungen, anderen Bahnsteigen der Haltepunkte und Haltestellen, wenn es nötig erscheint, sie für Schneepflugfahrten besonders erkennbar zu machen. Es wird nicht beleuchtet.
- (3) Wo das Halten der Züge nach der Zuglänge maß, kann das Signal durch eine Aufschrift einer Achsenzahl ersetzt werden. Die Aufschrift lautet: „Halt für Reichweite des Zuges dieser Länge nachhalten“. Es gibt sie einen Anhalt für ihren Haltepunkt.

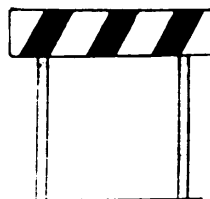
Diese Ergänzungen werden nur dann angewandt, wenn das Halten der Züge nach der Zuglänge geregelt werden muß. Es können dann auch aufgestellt werden.

- (4) Das Signal So 8b wird nur dann angewandt, wenn es elektrischen Triebfahrzeugen beförderten Züge an Haltepunkten halten müssen als die sonstigen Züge.
- (5) H-Tafeln sind zu beleuchten, solange der Betrieb es erfordert.

§ 60

(1) Signal So 9 – Haltepunkttafel –

Ein Haltepunkt ist zu erwarten



Eine schräg zum Gleis gestellte waagerechte weiße Tafel mit drei schwarzen Schrägstreifen

Das Signal So 9 ist ortsfest und steht vor dem Haltepunkt oder einer Haltestelle an.

Es ist in der Richtung der Fahrt rechts vom Gleis

zu stellen. Der Abstand der Strecke, der zwischen dem Signal und dem Haltepunkt liegt, beträgt 150 m.

Das Signal So 9 wird nicht aufgestellt, wenn er infolge der Zuglänge nicht mehr vor dem Haltepunkt zu sehen ist.

Es wird nicht

(1) **Signal So 10 – Brandfackeltafel –**
Nicht feuern! – Aschkasten schließen!



Eine auf der Spitze stehende quadratische gelbe Tafel mit schwarzem Rand und roter Brandfackel

- (2) Das Signal wird nach Anordnung der Direction aufgestellt zum Schutz besonders gefährdeter Streckenabschnitte (Behelfsbrücken, Waldstrecken) und der an der Strecke liegenden Betriebe der Holzindustrie, Treibstofflager und dgl.
- (3) Die Brandfackeltafel steht 50 m vor den Gefahrstellen, deren Ende durch das Signal der Gegenrichtung angezeigt wird.
- (4) Das Signal ist ortsfest und wird nicht beleuchtet.
- (5) Beim Erkennen des Signals sind die Aschkasten und Rauchkammerspritzeinrichtungen zu bedienen.

§ 62

(1) **Signal So 11 – Isolierzeichen –**
Kennzeichnung der Grenze der Gleisisolierung



Ein blauer Pfeil auf weißem Grund

- (2) Das Isolierzeichen gibt an, wo ein Gleis isoliert ist, damit das Umstellen von Weichen nicht behindert wird.
- (3) Das Signal steht am Isolierpunkt. Der blaue Pfeil weist auf den zugelaufenen Gleisende.

116

(1) **Signal So 12 – Grenzzeichen –**

Grenze bei zusammenlaufenden Gleisen, die nicht besetzt werden kann, ohne daß Bewegungsmittel behindert werden



Ein rotweißes niedriges Zeichen

- (2) Das Signal steht im Winkel zwischen den beiden Gleisen an der Stelle, wo die beiden Gleismitten einen Abstand von 3,50 m haben, und zwar entweder ein Grenzzeichen in der Mitte zwischen den beiden Gleisen oder je ein Grenzzeichen unmittelbar neben den inneren Schienen der beiden Gleise.

§ 64

(1) **Signal So 13 – Gefahrenstrich –**

Kennzeichnung fester Gegenstände, die wegen zu geringen Abstands vom Gleis Personen gefährden können

Der Gefahrenstrich wird durch weißen Aastrich so hervorgehoben, daß er leicht erkannt wird

Der Gefahrenstrich in der Nähe der Gleise müssen zwischen den Schienen und über Schienenoberkante durch weißen Aastrich hervorgehoben werden, wenn außerhalb des Regelabstands von 200 mm breite Seitenräume frei von Hindernissen in die Lokomotiv- und

Wagenräume, auf eine größere Entfernung, das Ende und die Einfahrt in die Tunneln genügt

117

HI
VI
Lsp
Ha
Zg

Verkehrssicherheit an Wegübergängen

Signal So 14 — Warmpfahl —

Warnung für den Anfang und das Ende einer Blinklichtschaltstrecke



Ein in waagerechter Teilung schwarz-weiß gestrichener Pfahl

- (2) Das Signal So 14 steht am Einschalt- und am Ausschalt- punkt einer Blinklichtschaltstrecke ohne Überwachungssignal.
- (3) Für Fahrten, die die Warnstrecke nicht ganz oder nur unter besonderen Bedingungen durchfahren dürfen (z.B. Sperrfahrten und Fahrten mit Kleinwagen), werden vom Amt besondere örtliche Anordnungen getroffen.
- (4) Das Signal So 14 wird bei Dunkelheit nicht beleuchtet.

(5) Signal So 15 — Warntafel —

Ein Überwachungssignal der Blinklichtanlage (Signal So 16) erwarten!



Eine rechteckige weiße Tafel mit waagerechten schwarzen und weißen Rückstrahlstreifen in den Feldern

- (6) Das Signal So 15 steht hinter dem Blinklichtschaltstrecke mit Überwachungssignal.

118

- (7) Die Entfernung zwischen dem Warnpfahl und dem Wegübergang stehenden Signal So 16 beträgt mindestens den Bremsweg für die Geschwindigkeit der Fahrzeuge.
- (8) Am Standort des Signals So 15 hat der Fahrer zu prüfen, ob Signal So 16 weißes Standlicht zeigt.
- (9) Leuchtet das weiße Standlicht des Signals So 16, ist der Wegübergang mit unverminderter Geschwindigkeit zu passieren.
- (10) Leuchtet das weiße Standlicht des Signals So 16 nicht, so muß die Geschwindigkeit bis zum Wegübergang auf mindestens 15 km/h ermäßigt und Achtungssignal (Signal Zp 1) gegeben werden.

(11) Signal So 16 — Überwachungssignal der Blinklichtanlage —

Die Blinklichtanlage ist in Tätigkeit



Über einem schwarz und weiß schräg gestreiften Mastblech mit weißen Rückstrahlern in den weißen Feldern ein weißes Standlicht (Überwachungslicht)

- (12) Das Signal So 16 steht vor dem Wegübergang. Es zeigt an, daß die Blinklichtanlage in Tätigkeit ist und mit unverminderter Geschwindigkeit befahren werden darf. Leuchtet es nicht, ist die Geschwindigkeit zu (10).

Das Signal So 15 (Signal So 15) ab das Signal So 16 ist in Tätigkeit und ein zweites Signal So 16 ist in Tätigkeit und zusätzlich durch ein weißes Standlicht am Mastblech gekennzeichnet.

119

HI
101 102
VI
Lsp
Ha
Zg
101 102

18. ABSCHNITT

Von den Abschnitten 2-17 abweichende Signale und in ihnen nicht enthaltene Signale

§ 66

Allgemeines

- (1) Der 18. Abschnitt enthält die von den Abschnitten 2-17 in Form oder Bedeutung abweichenden oder in ihnen nicht enthaltenen Signale, die mit Genehmigung des Ministers für Verkehrswesen während einer gewissen Übergangszeit noch verwendet werden dürfen. Mit diesen Signalen dürfen keine weiteren Anlagen und Fahrzeuge ausgerüstet werden.
- (2) Die von den Abschnitten 2-17 abweichenden Signale tragen die um 100 erhöhte Nummer des entsprechenden Signals.
- (3) Der Geltungsbereich der Signale des 18. Abschnitts ist besonders angegeben.

§ 67

Lichthauptsignale (HI)

Die HI 1, HI 101 und HI 102 sind Lichthauptsignale, die den entsprechenden Nutzzeichen der Form- und Lichtzeichen HI 1 und HI 2

entsprechen. Die HI 1 und HI 2 sind in den §§ 2 und 3

angeordnet. Die HI 101 und HI 102 sind für ein folgendes Nutzzeichen angeordnet, das dem Vorzeichen des Vorzeichens entspricht.

Signal HI 100
Halt!



Ein rotes Licht

(5) **Signal HI 101**
Fahrt frei!



Ein grünes Licht

(6) **Signal HI 102**
Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 10 km/h oder auf eine durch besondere Anordnung festgesetzte Geschwindigkeit!



Ein grünes Licht und
ein gelbes Licht

Lichtvorsignale (VI)

Alle Rbd

§ 68

Lichtvorsignale (VI)

- (1) Die Signale VI 100, VI 101, VI 101/102 und VI 103 sind Lichtvorsignale älterer Bauart. Sie entsprechen den Nachzeichen der Formsignale Vf 0, Vf 1, Vf 1/2 und Vf 2.
- (2) Es gelten die Bestimmungen für Vorsignale in den §§ 3 (6), (7) und 4 sinngemäß.
- (3) Lichtvorsignale am Standort von Hauptsignalen sind dunkel, wenn das Hauptsignal „Halt“ zeigt.
- (4) Wegen der Vereinigung eines Lichtvorsignals mit einem Lichthauptsignal s § 67 (3).

(5) **Signal VI 100**
„Halt“ erwarten!



Ein gelbes Licht

Signal VI 101
„Fahrt frei“ erwarten!



VI
Lsp
Ha
Zg
101 102

**„Fahrt frei“ oder „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung“
erwarten!**



Ein grünes Licht

„Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ erwarten!



Ein grünes Licht
und nach rechts steht
ein gelbes Licht:

- (9) Lichtvorsignale, die im verkürzten Bild zugehörigen Hauptsignal stehen und die Zusatzlicht im Signalbereich.
- Das gleiche Bild zeigt auch die Wirkung der Anwendung, wenn die Zusatzlicht genügend Entfernung hat, um die Licht- und Vorsignale zu erkennen.



Lichtsperrsignal

§ 69

Signal Lsp — Lichtsperrsignal — 7

Halt für Züge und Rangierabteilungen!



Zwei rote Lichter
waagrecht nebeneinander

2. Das Signal steht unmittelbar rechts vom zugehörigen **Gleis**, ausgenommen bei Drehscheiben, Schiebebühnen und Gleisbrückenbauten.
3. In der Regel sind das Füge- und Rangierfahren über das **Signal hinaus** verboten, es sei denn auf Drehscheiben, Schiebebühnen und Gleisbrückenbauten, wo dies mit bedingten werden dürfen.
4. Signalen können ferner als Zugfahrtsignal an Bahnsteigen ver-

Die Teilnehmer sollten beauftragt werden, das Signal nach Anweisung zu beenden, wenn es sich als nicht relevant erweist.

Die Angeklagten waren als Fahrer eines Zuges und Rangierabteilungsleiter in der Reichsbahn beschäftigt. Der Angeklagte, der als Rangierabteilungsleiter fungierte, hatte die Aufgabe, die Zugführer mit schriftlichen Befehlen zu versorgen, die die Anordnung der Züge und die Stellung der Weichen betrafen. Der Angeklagte, der als Zugführer fungierte, hatte die Aufgabe, die Züge nach den Befehlen des Rangierabteilungsleiters zu fahren. Der Angeklagte, der als Rangierabteilungsleiter fungierte, hatte die Aufgabe, die Züge nach den Befehlen des Zugführers zu fahren. Der Angeklagte, der als Zugführer fungierte, hatte die Aufgabe, die Züge nach den Befehlen des Rangierabteilungsleiters zu fahren. Der Angeklagte, der als Rangierabteilungsleiter fungierte, hatte die Aufgabe, die Züge nach den Befehlen des Zugführers zu fahren.

[illegible]

erhalten und verwendet, so
kann die Raster-Breitung
über eine große Beugungs-

Hauptsignalankünder (Ha)

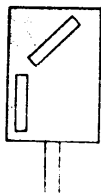
- (1) Wenn ein Haupt- und ein Vorsignal behindert ist, können zwischen Haupt- und Vorsignal Hauptsignalankünder aufgestellt sein, um dem Lokomotivführer die Stellung des zugehörigen Hauptsignals anzuzeigen. Wo notwendig, sind mehrere Hauptsignalankünder aufgestellt.

(2) Signal Ha 1 Das Hauptsignal zeigt „Halt“



Ein Lichtstreifen steht senkrecht, an seinem oberen Ende zeigt ein zweiter waagrecht nach rechts

(3) Signal Ha 2 Das Hauptsignal zeigt „Fahrt frei“



Ein Lichtstreifen steht senkrecht, an seinem oberen Ende zeigt ein zweiter nach rechts aufwärts

(4) Signal Ha 3 Das Hauptsignal zeigt „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung“



Ein Lichtstreifen steht senkrecht, an seinem oberen Ende zeigt ein zweiter nach rechts aufwärts

Signale älterer Bauart

Rbd Berlin

§ 71

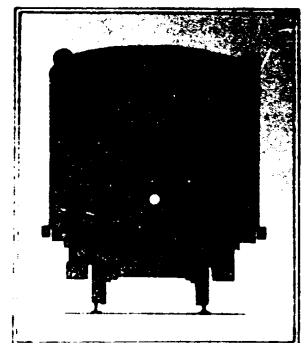
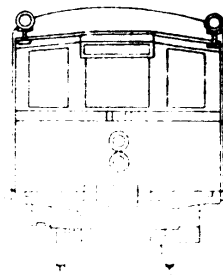
Signale an Zügen (Zg)

(1) Signal Zg 101

Zugspitze für elektrische Züge bei der Fahrt auf eingleisiger Strecke oder auf dem richtigen Gleis einer zweigleisigen Strecke

Tageszeichen
Kein besonderes Signal

Nachtzeichen
Vorn in der Mitte am ersten Fahrzeug eine weiß leuchtende Laterne



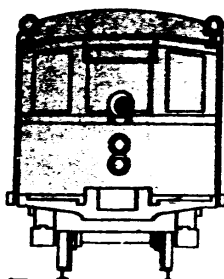
Signale für elektrische Züge

Signal Zg 102

Zeigebild für elektrische Züge bei der Fahrt auf falschem Gleis

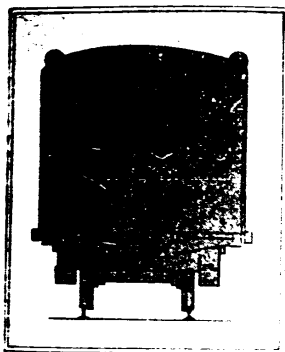
Tageszeichen

Vorn in der Mitte am ersten Fahrzeug eine runde rote Scheibe mit weißem Rand



Nachtzeichen

Vorn in der Mitte am ersten Fahrzeug eine rot leuchtende Laterne



(3) Die Signale Zg 101 und Zg 102 werden nur bei elektrischen Zügen angewandt.


Anlage I

Zeiten, in denen die Nachtzeichen anzuwenden sind (Beleuchtungszeiten)

Die Beleuchtungsdauer ist für mittlere Witterungsverhältnisse zu messen. Bei Nebel, Schneegestöber und dergl. hat sie entsprechend früher zu beginnen und später zu enden

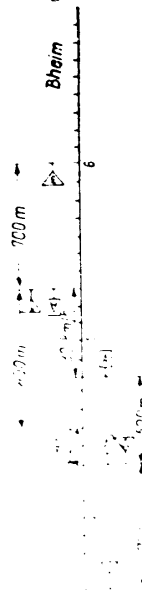
1		2		3	4
Monat		Beginn	Uhr	Ende	Bemerkungen
Januar	1. bis 15.	16.10		8.00	Die angegebenen Beleuchtungszeiten gelten, soweit nicht die Betriebssicherheit oder die Wirtschaftlichkeit ein früheres Anzünden oder späteres Löschen erforderlich machen
	16. bis 31.	16.40		7.50	
Februar	1. bis 15.	17.10		7.30	
	16. bis 29.	17.40		7.00	
März	1. bis 15.	18.10		6.30	
	16. bis 31.	18.40		5.50	
April	1. bis 15.	19.10		5.10	
	16. bis 30.	19.40		4.40	
Mai	1. bis 15.	20.00		4.10	
	16. bis 31.	20.20		3.50	
Juni	1. bis 15.	20.40		3.30	
	16. bis 30.	20.50		3.30	
Juli	1. bis 15.	20.50		3.30	
	16. bis 31.	20.30		4.00	
August	1. bis 15.	20.00		4.20	
	16. bis 31.	20.20		4.50	
September	1. bis 15.	19.00		5.10	
	16. bis 30.	19.30		5.40	
Oktober	1. bis 15.	18.10		6.00	
	16. bis 31.	18.40		6.30	
November	1. bis 15.	17.10		7.00	
	16. bis 30.	17.40		7.30	
Dezember	1. bis 15.	16.10		8.00	
	16. bis 31.	16.40		7.50	

von	auf	V max	V 100 km/h	V 40160 km/h	V max
HI 1	HI 4	HI 7	HI 10	HI 13	HI 16
HI 2	HI 5	HI 8	HI 11	HI 14	HI 17
HI 3	HI 6	HI 9	HI 12	HI 15	HI 18
HI 4	HI 7	HI 10	HI 13	HI 16	HI 19
HI 5	HI 8	HI 11	HI 14	HI 17	HI 20
HI 6	HI 9	HI 12	HI 15	HI 18	HI 21
HI 7	HI 10	HI 13	HI 16	HI 19	HI 22
HI 8	HI 11	HI 14	HI 17	HI 20	HI 23
HI 9	HI 12	HI 15	HI 18	HI 21	HI 24
HI 10	HI 13	HI 16	HI 19	HI 22	HI 25
HI 11	HI 14	HI 17	HI 20	HI 23	HI 26
HI 12	HI 15	HI 18	HI 21	HI 24	HI 27
HI 13	HI 16	HI 19	HI 22	HI 25	HI 28
HI 14	HI 17	HI 20	HI 23	HI 26	HI 29
HI 15	HI 18	HI 21	HI 24	HI 27	HI 30
HI 16	HI 19	HI 22	HI 25	HI 28	HI 31
HI 17	HI 20	HI 23	HI 26	HI 29	HI 32
HI 18	HI 21	HI 24	HI 27	HI 30	HI 33
HI 19	HI 22	HI 25	HI 28	HI 31	HI 34
HI 20	HI 23	HI 26	HI 29	HI 32	HI 35
HI 21	HI 24	HI 27	HI 30	HI 33	HI 36
HI 22	HI 25	HI 28	HI 31	HI 34	HI 37
HI 23	HI 26	HI 29	HI 32	HI 35	HI 38
HI 24	HI 27	HI 30	HI 33	HI 36	HI 39
HI 25	HI 28	HI 31	HI 34	HI 37	HI 40
HI 26	HI 29	HI 32	HI 35	HI 38	HI 41
HI 27	HI 30	HI 33	HI 36	HI 39	HI 42
HI 28	HI 31	HI 34	HI 37	HI 40	HI 43
HI 29	HI 32	HI 35	HI 38	HI 41	HI 44
HI 30	HI 33	HI 36	HI 39	HI 42	HI 45
HI 31	HI 34	HI 37	HI 40	HI 43	HI 46
HI 32	HI 35	HI 38	HI 41	HI 44	HI 47
HI 33	HI 36	HI 39	HI 42	HI 45	HI 48
HI 34	HI 37	HI 40	HI 43	HI 46	HI 49
HI 35	HI 38	HI 41	HI 44	HI 47	HI 50
HI 36	HI 39	HI 42	HI 45	HI 48	HI 51
HI 37	HI 40	HI 43	HI 46	HI 49	HI 52
HI 38	HI 41	HI 44	HI 47	HI 50	HI 53
HI 39	HI 42	HI 45	HI 48	HI 51	HI 54
HI 40	HI 43	HI 46	HI 49	HI 52	HI 55
HI 41	HI 44	HI 47	HI 50	HI 53	HI 56
HI 42	HI 45	HI 48	HI 51	HI 54	HI 57
HI 43	HI 46	HI 49	HI 52	HI 55	HI 58
HI 44	HI 47	HI 50	HI 53	HI 56	HI 59
HI 45	HI 48	HI 51	HI 54	HI 57	HI 60
HI 46	HI 49	HI 52	HI 55	HI 58	HI 61
HI 47	HI 50	HI 53	HI 56	HI 59	HI 62
HI 48	HI 51	HI 54	HI 57	HI 60	HI 63
HI 49	HI 52	HI 55	HI 58	HI 61	HI 64
HI 50	HI 53	HI 56	HI 59	HI 62	HI 65
HI 51	HI 54	HI 57	HI 60	HI 63	HI 66
HI 52	HI 55	HI 58	HI 61	HI 64	HI 67
HI 53	HI 56	HI 59	HI 62	HI 65	HI 68
HI 54	HI 57	HI 60	HI 63	HI 66	HI 69
HI 55	HI 58	HI 61	HI 64	HI 67	HI 70
HI 56	HI 59	HI 62	HI 65	HI 68	HI 71
HI 57	HI 60	HI 63	HI 66	HI 69	HI 72
HI 58	HI 61	HI 64	HI 67	HI 70	HI 73
HI 59	HI 62	HI 65	HI 68	HI 71	HI 74
HI 60	HI 63	HI 66	HI 69	HI 72	HI 75
HI 61	HI 64	HI 67	HI 70	HI 73	HI 76
HI 62	HI 65	HI 68	HI 71	HI 74	HI 77
HI 63	HI 66	HI 69	HI 72	HI 75	HI 78
HI 64	HI 67	HI 70	HI 73	HI 76	HI 79
HI 65	HI 68	HI 71	HI 74	HI 77	HI 80
HI 66	HI 69	HI 72	HI 75	HI 78	HI 81
HI 67	HI 70	HI 73	HI 76	HI 79	HI 82
HI 68	HI 71	HI 74	HI 77	HI 80	HI 83
HI 69	HI 72	HI 75	HI 78	HI 81	HI 84
HI 70	HI 73	HI 76	HI 79	HI 82	HI 85
HI 71	HI 74	HI 77	HI 80	HI 83	HI 86
HI 72	HI 75	HI 78	HI 81	HI 84	HI 87
HI 73	HI 76	HI 79	HI 82	HI 85	HI 88
HI 74	HI 77	HI 80	HI 83	HI 86	HI 89
HI 75	HI 78	HI 81	HI 84	HI 87	HI 90
HI 76	HI 79	HI 82	HI 85	HI 88	HI 91
HI 77	HI 80	HI 83	HI 86	HI 89	HI 92
HI 78	HI 81	HI 84	HI 87	HI 90	HI 93
HI 79	HI 82	HI 85	HI 88	HI 91	HI 94
HI 80	HI 83	HI 86	HI 89	HI 92	HI 95
HI 81	HI 84	HI 87	HI 90	HI 93	HI 96
HI 82	HI 85	HI 88	HI 91	HI 94	HI 97
HI 83	HI 86	HI 89	HI 92	HI 95	HI 98
HI 84	HI 87	HI 90	HI 93	HI 96	HI 99
HI 85	HI 88	HI 91	HI 94	HI 97	HI 100

— Lichtstreifen
 Lichtstreifen

A. Eingelagerte Strecken

- (1) Es liegen dicht hintereinander eine 10-km/h- und eine 30-km/h- Langsamfahrstelle



Richtung Adorf-Bheim:

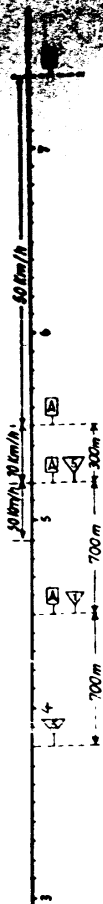
Signal Lf 1 für die 30-km/h-Langsamfahrstelle wäre in km 4,1 aufzustellen und würde dann vor dem Signal Lf 2 für die 10-km/h-Langsamfahrstelle stehen. Da das den Lokomotivführer irreführen kann, wird es in km 4,3 neben dem Signal Lf 2 für die 10-km/h-Langsamfahrstelle aufgestellt. Der Bremsweg von 500 m ist ausreichend, da die Geschwindigkeit über wird.

Richtung Bheim—Adorf:

[illegible]

Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/18 : CIA-RDP80T00246A053800370001-4

1/1 reicht nicht aus



Würde Signal Lf 1 für die erste Langsamfahrstelle von 50 km/h bei km 4,1 und Signal Lf 2 am Anfang dieser Stelle bei km 4,8 aufgestellt, so würde Signal Lf 1 für die 10-km/h-Langsamfahrstelle bei km 4,5 stehen, also 300 m vor dem Signal Lf 2 für die erste Langsamfahrstelle. Das ist für den Lokomotivführer irreführend. Signal Lf 1 für die 10-km/h-Langsamfahrstelle muß, da die Geschwindigkeit herabzusetzen ist, unbedingt im Vorsignalabstand aufgestellt werden. Es wird also bei km 4,5 aufgestellt und unmittelbar daneben Signal Lf 2 für die erste Langsamfahrstelle von 50 km/h 700 m dahinter. Signal Lf 1 für die erste Langsamfahrstelle wird aufgestellt.

Für die auf die 10-km h-Langsamfahrt folgende 50-km h-Langsamfahrt ist ein Bremsweg von 500 m zu berücksichtigen, der in der Regel nicht in Betracht zu kommen wird. Signal 100 ist an der Stelle, die sich neben Signal 100 befindet, an der 10-km h-Langsamfahrt beginnt, zu setzen.

Auf die Signale 147 bis 149 wird
Langsamfahrt 147 bis 149 gegeben.

Vorschriften für die Aufbewahrung, Prüfung und den Ersatz von Knall- körpern

A. Aufbewahrung der Knallkapseln

- (1) Der Empfang von Knallkapseln ist der Verteilungsstelle durch Namensunterschrift zu bestätigen. Durch wiederholte Kontrollen ist der vollständige Bestand an Knallkapseln auf den einzelnen Dienstposten nachzuprüfen.

- (2) Die Knallkapseln sind in Blechbüchsen an einem allen Beteiligten bekannten und leicht zugänglichen trocknen Ort, aber nicht in der Nähe eines Ofens, aufzubewahren; auf den Lokomotiven sind sie in einem Blech- oder Holzkasten unterzubringen.

Die Kapseln sind in Wellpappe oder ähnlichen Mitteln in den Behältern so zu verpacken, daß sie festliegen, ohne sich gegenseitig zu pressen.

Auf nicht abgestellten Lokomotiven oder auf unbesetzten Dienstposten dürfen keine Knallkapseln vorhanden sein.

6) Die Zugführer, Schrankenwärter, Streckenläufer, Strecken-
wächter, Sicherungsposten und Kleinwagenführer haben im
Dienst eine Handkapsel bei sich zu tragen oder unmittelbar an
sich befestigen zu lassen. Zu diesem Zweck erhalten sie
eine Handkapsel mit einer Blechbüchse.

• Die Unberufenen werden innerhalb des Dienstes nicht mitgeführt und sind verpflichtet, sich zu verabschieden, da sie Unberufenen nicht

Die Briefe sind in Reihenaufreihen in den
 Briefumschlägen zu versiegeln
 und mit einem Stempel zu versehen.

1. Prüfung und Ersatz der Knallkapseln

- (7) Die Ämter fordern jährlich im Monat März insgesamt mindestens 10 Knallkapseln verschiedener Jahrgänge von den in ihrem Dienstbereich vorhandenen Dienststellen (Bf, Bm, Sfm, Sm, Bw, Rb-Baubetrieb usw) ein und prüfen sie auf ihre Gebrauchsfähigkeit, indem sie die Kapseln durch eine Lokomotive oder einen Wagen befahren lassen.
- (8) Treten bei der Probe Versager ein oder ist die Knallwirkung unzureichend, so ist der Jahrgang näher zu untersuchen und über das Ergebnis der Rbd zu berichten, die das weitere Veranlaßt.
- (9) Das Öffnen der Knallkapseln ist gefährlich und ist zu untersagen.
- (10) Die Verwendung von Knallkapseln ist den Vorratsstellen unter Angabe der verbrauchten Stückzahl zu melden. Der Zugführer vermerkt die Verwendung im Fahrbericht. Der Bestand ist der nächsten Vorratsstelle zu ergänzen.
- (11) Die Vorratsstellen erhalten zum Ersatz einen Reservebestand, dessen Hauptbestand für die übrigen Dienststellen vorrätig ist. Rbd festsetzt.

Übersicht

**über die wesentlichen Änderungen
des Signalbuchs – Ausgabe 1958 –
gegenüber der Ausgabe 1950**

Geschäftsführung: Technisches Zentralamt Berlin

Druck: Zentrale Drucksachen-Leitstelle Dresden

Verteilungsplan: wie Signalbuch

Vorbemerkungen

Dieses Buch ist eine Anleitung für das Schwestelbuch und die Übermittlung von Nachrichten. Die Einführung des neuen Signalbuches ist nicht eine Zustimmungsangelegenheit, sondern dient nur der Information. Der Verteilungsplan der eingetragenen Neuerungen ist mit dem Buch verbunden. Die Wertigkeit des neuen Signalbuches ist durch die Beschriftung des Buches und die Verteilungsplanangabe gekennzeichnet.

I. Allgemeine Neuerungen

1. Die bisherige Ordnung — linke Seite Eisenbahn-Signalordnung, rechte Seite Ausföhrungsbestimmungen — wurde für den Aufbau des neuen Regelbuchs nicht mehr gewählt.

Der Text der Eisenbahn-Signaleordnung als die gesetzliche Grundlage wird im Gesetzblatt veröffentlicht.

Die Eisenbahn-Signalordnung und die wesentlichen Bestimmungen über die Anwendung der Signale — bisherige Ausführungsbestimmungen — sind ohne Unterscheidung nur nach ihrer Zusammengehörigkeit neu geordnet und bilden in dieser Einheit das neue Signalbuch. Die neue Ordnung stellt klar heraus, daß die Bestimmungen über die Beschilderung der Bahnanlagen gleichwertig beachten müssen. So soll das neue Signalbuch das Signalbuch erleichtern und die Zusammenhänge besser darstellen lassen.

2. Die bisherige Gliederung des Signalbuchs in die Anlagen I bis IV und den Anhang wurde verlassen. Das neue Signalbuch ist in Abschnitte 1 bis 18 eingeteilt, die in Anknüpfung mit den Bestimmungen anderer Betriebsvorschriften in Paragraphen und Ziffern gegliedert sind. Jeder Abschnitt umfasst, abgesehen von dem Abschnitt 17, der allgemeinen Bestimmungen enthält, eine Signalanlage.

Das neue Signalbuch enthält nunmehr 4 Anlagen, die im Teil II eingegangen wird.

3. Die bisherigen Kennzeichen sind noch als Einzel- und Einzelgruppen-Signale einzeln Signalgruppen als Signale einzeln zu verwenden. Die Unklarheiten über die Begriffsbestimmung sind zu beseitigen.

4. Im neuen Signalbuch ist nicht mehr die Hauptbahn (Hauptstrecke) und Nebenbahnen (Nebenstrecken) getrennt aufgeführt (wenigstens in den meisten Fällen), sondern es werden nur noch Hauptbahnen angegeben. In den Nebenbahnen gelten, ist das aber zu prüfen!

5. Die bildliche Darstellung der Signale ist sich gegenseitig. Sie bilden eine Einheit und können nicht getrennt voneinander betrachtet werden. Die Bestimmung, nach der die Signale zu beurteilen sind, ist maßgebend ist und die Signale zu beurteilen dienen, nicht mehr aufrecht erhalten, nicht mehr im neuen Sachverhalt.

6. Da alle dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen von der Deutschen Reichsbahn betrieben werden, so ist die Deutsche Reichsbahn für die Deutsche Reichsbahn.

Inwieweit die Bestimmungen des Gesetzes anzuwenden sind, regelt die Bestimmungsbahnen (BOA).

7. Zur Stärkung der persönlichen Verantwortung des neuen Schichtführers, des weiteren der Betriebsleiter, von denen aus die Schichtarbeit Weichen- und Bediener sowie Fahrer

II. Geänderte und neue Signalbestimmungen

(Die Abschnittsangaben beziehen sich auf das neue Signalbuch)

1. Abschnitt. Allgemeines

1. Altes SB: ESO (5)

Die Bestimmung wurde nicht übernommen, weil bei jedem Signal die Anwendung bei Tag und bei Dunkelheit geregelt ist.

2. Neues SB: § 1-5

Da die Zeiten, in denen die Nachtzeichen anzuwenden sind, in der DDR einheitlich festgesetzt wurden, ist die Übersicht hierüber als Anlage 1 in das neue Stabuch aufgenommen worden. Die bisherige Übersicht im A-B-V Teil 1 der Bundesbahnregelungen fällt daher künftig fort.

3. *Neocryptus* 83: 51-59.

Die erste Voraussetzung ist, daß der **Lebenslauf** δ für eine Zugfahrt betrachtet wird, aus dessen Verlauf ein **weißes Kennlicht** zeigen, ist bedingt durch die jeweilige Zugnummer. Beispielsweise zeigt das Kennlicht an einem bestimmten Tag δ (einem bestimmten Lebenslauf) einem Zug an, daß es sich um den ersten Zug des Tages handelt, an dem er zu halten hatte (z. B. Zug 101). Im Lebenslauf δ zu § 1 (9) und (10). An einem bestimmten Kennlicht und der Zugnummer.

1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100. 101. 102. 103. 104. 105. 106. 107. 108. 109. 110. 111. 112. 113. 114. 115. 116. 117. 118. 119. 120. 121. 122. 123. 124. 125. 126. 127. 128. 129. 130. 131. 132. 133. 134. 135. 136. 137. 138. 139. 140. 141. 142. 143. 144. 145. 146. 147. 148. 149. 150. 151. 152. 153. 154. 155. 156. 157. 158. 159. 160. 161. 162. 163. 164. 165. 166. 167. 168. 169. 170. 171. 172. 173. 174. 175. 176. 177. 178. 179. 180. 181. 182. 183. 184. 185. 186. 187. 188. 189. 190. 191. 192. 193. 194. 195. 196. 197. 198. 199. 200. 201. 202. 203. 204. 205. 206. 207. 208. 209. 210. 211. 212. 213. 214. 215. 216. 217. 218. 219. 220. 221. 222. 223. 224. 225. 226. 227. 228. 229. 230. 231. 232. 233. 234. 235. 236. 237. 238. 239. 240. 241. 242. 243. 244. 245. 246. 247. 248. 249. 250. 251. 252. 253. 254. 255. 256. 257. 258. 259. 260. 261. 262. 263. 264. 265. 266. 267. 268. 269. 270. 271. 272. 273. 274. 275. 276. 277. 278. 279. 280. 281. 282. 283. 284. 285. 286. 287. 288. 289. 290. 291. 292. 293. 294. 295. 296. 297. 298. 299. 300. 301. 302. 303. 304. 305. 306. 307. 308. 309. 310. 311. 312. 313. 314. 315. 316. 317. 318. 319. 320. 321. 322. 323. 324. 325. 326. 327. 328. 329. 330. 331. 332. 333. 334. 335. 336. 337. 338. 339. 340. 341. 342. 343. 344. 345. 346. 347. 348. 349. 350. 351. 352. 353. 354. 355. 356. 357. 358. 359. 360. 361. 362. 363. 364. 365. 366. 367. 368. 369. 370. 371. 372. 373. 374. 375. 376. 377. 378. 379. 380. 381. 382. 383. 384. 385. 386. 387. 388. 389. 390. 391. 392. 393. 394. 395. 396. 397. 398. 399. 400. 401. 402. 403. 404. 405. 406. 407. 408. 409. 410. 411. 412. 413. 414. 415. 416. 417. 418. 419. 420. 421. 422. 423. 424. 425. 426. 427. 428. 429. 430. 431. 432. 433. 434. 435. 436. 437. 438. 439. 440. 441. 442. 443. 444. 445. 446. 447. 448. 449. 450. 451. 452. 453. 454. 455. 456. 457. 458. 459. 460. 461. 462. 463. 464. 465. 466. 467. 468. 469. 470. 471. 472. 473. 474. 475. 476. 477. 478. 479. 480. 481. 482. 483. 484. 485. 486. 487. 488. 489. 490. 491. 492. 493. 494. 495. 496. 497. 498. 499. 500. 501. 502. 503. 504. 505. 506. 507. 508. 509. 510. 511. 512. 513. 514. 515. 516. 517. 518. 519. 520. 521. 522. 523. 524. 525. 526. 527. 528. 529. 530. 531. 532. 533. 534. 535. 536. 537. 538. 539. 540. 541. 542. 543. 544. 545. 546. 547. 548. 549. 550. 551. 552. 553. 554. 555. 556. 557. 558. 559. 560. 561. 562. 563. 564. 565. 566. 567. 568. 569. 570. 571. 572. 573. 574. 575. 576. 577. 578. 579. 580. 581. 582. 583. 584. 585. 586. 587. 588. 589. 590. 591. 592. 593. 594. 595. 596. 597. 598. 599. 600. 601. 602. 603. 604. 605. 606. 607. 608. 609. 610. 611. 612. 613. 614. 615. 616. 617. 618. 619. 620. 621. 622. 623. 624. 625. 626. 627. 628. 629. 630. 631. 632. 633. 634. 635. 636. 637. 638. 639. 640. 641. 642. 643. 644. 645. 646. 647. 648. 649. 650. 651. 652. 653. 654. 655. 656. 657. 658. 659. 660. 661. 662. 663. 664. 665. 666. 667. 668. 669. 670. 671. 672. 673. 674. 675. 676. 677. 678. 679. 680. 681. 682. 683. 684. 685. 686. 687. 688. 689. 690. 691. 692. 693. 694. 695. 696. 697. 698. 699. 700. 701. 702. 703. 704. 705. 706. 707. 708. 709. 710. 711. 712. 713. 714. 715. 716. 717. 718. 719. 720. 721. 722. 723. 724. 725. 726. 727. 728. 729. 730. 731. 732. 733. 734. 735. 736. 737. 738. 739. 740. 741. 742. 743. 744. 745. 746. 747. 748. 749. 750. 751. 752. 753. 754. 755. 756. 757. 758. 759. 760. 761. 762. 763. 764. 765. 766. 767. 768. 769. 770. 771. 772. 773. 774. 775. 776. 777. 778. 779. 780. 781. 782. 783. 784. 785. 786. 787. 788. 789. 790. 791. 792. 793. 794. 795. 796. 797. 798. 799. 800. 801. 802. 803. 804. 805. 806. 807. 808. 809. 810. 811. 812. 813. 814. 815. 816. 817. 818. 819. 820. 821. 822. 823. 824. 825. 826. 827. 828. 829. 830. 831. 832. 833. 834. 835. 836. 837. 838. 839. 840. 84

[illegible]

...wird durch die neue Bestimmung erhöht die Verantwortlichkeit des Zugsersonals, damit rechnen muß, daß der vorgelegene Blockabschnitt unter Umständen besetzt ist. Sie unterstreicht erneut die besondere Wichtigkeit der schwindigen Signalisierung des Zugschlusses.

1. Neues SB: § 1 (12)

Altes SB: AB 20, 35, 42d, 55c

Die Vorschriften über die Kennzeichnung ungültiger Signale wurden in die allgemeinen Bestimmungen übernommen und durch Anordnungen der Lichtsignale ergänzt. Hierdurch sind sie allgemeiner und zweckmäßiger Wiederholungen wurden vermieden.

Ein nicht gültiges Formsignal wird künftig in seiner Form nicht mehr verändert (Abnehmen von Flügeln und Scheiben entfallen), sondern nur durch das Kreuz als ungültig gekennzeichnet. Weichensignale und Signale an Gleisperrern werden durch Verdecken ungültig gemacht. Damit das Kreuz besser erkennbar ist, muß es künftig weiß und auf einem schwarzen Rand versehen sein.

2. Abschnitt. Haupt- und Vorsignale

1. Neues SB: § 2 (1)

Altes SB: AB 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100

Die neue Bestimmung unterstreicht die Geschwindigkeitsbegrenzung durch die Haupt- und Vorsignale.

2. Neues SB: §§ 2 (2)b, 3 (6), 5 (20), 9

Altes SB: AB 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100

In der weiteren Entwicklung ist vorgesehen, das Haltzeichen (Halt) auch für Rangierabteilungen als verbindliches Haltzeichen zu übernehmen und den Haltbegriff dadurch absolut zu machen. Die Signalisierung des Haltbegriffs wird dadurch vereinfacht und gestärkt werden. Ohne zusätzlichen Geld- und Materialaufwand wird ein unmittelbarer Flankenschutz geschaffen. Der Haltbegriff wird durch den Wegfall der Lichtperrsignale (Lichtperrsignale) und durch die Rotlichter auf den Bahnhöfen (Bahnhöfe) vereinfacht. Die vor Formhauptsignalen stehenden Gleisperrsignale werden vorläufig beibehalten, um Rangierabteilungen die Erlaubnis zur Vorbeifahrt am Haltzeichen zu geben, da der Haltbegriff für Rangierabteilungen durch das Formhauptsignal selbst technisch nicht bewerkstelligt werden kann. Diese Neuerung kann erst in Kraft treten, wenn die entsprechenden Bestimmungen für die Vorbeifahrt von Rangierabteilungen...

Formhauptsignalen, vor denen keine Gleisperrsignale stehen, durch die Anbringung des Rangierfahrtsignals (Ra 12) oder der R-Tafel (Zs 3) geschaffen worden sind. Die entsprechenden Bestimmungen sind daher mit einem Sternchen (*) und der Fußnote „Tritt auf besondere Anordnung in Kraft“ versehen.

9. Neues SB: AB 12

Diese Bestimmung ist hinfällig, weil es bei der DR Hauptsignale mit nach entgegengesetzten Seiten gerichteten Flügeln nicht gibt.

10. Neues SB: § 2 (5)

Altes SB: AB 15

Nicht angenommen wurde, daß die Grundstellung der zugbedienten Signale (Zugsbedienten) mit menschlicher Bedienung die Fahrstellung ist und daß die Abweichungen von der Regelvorschrift (Grundstellung) nicht mehr durch den Minister für Verkehrswesen genehmigt werden müssen, sondern durch die Direktionen angeordnet werden.

11. Neues SB: §§ 2 (7), 3 (20)

Altes SB: Seite 18, letzter Absatz und Seiten 41 a b

Der Vorsignalwiederholer (VW) ist das frühere Zs-Signal, das im neuen SB als „Vorsignal“ bezeichnet wird. Es ist als „Hauptsignalankünder“ im 1. Abschnitt (1. Abschnitt) nicht mehr gebaut wird. Der Vorsignalwiederholer ist ein Lichtsignal, dessen weißes Zusatzlicht (Zs) und das rote Hauptlicht (H) der volle Bremsweg nicht zur Verfügung steht.

Der Vorsignalwiederholer ist ein Lichtsignal, dessen weißes Zusatzlicht (Zs) und das rote Hauptlicht (H) der volle Bremsweg nicht zur Verfügung steht. Der Vorsignalwiederholer ist ein Lichtsignal, dessen weißes Zusatzlicht (Zs) und das rote Hauptlicht (H) der volle Bremsweg nicht zur Verfügung steht. Der Vorsignalwiederholer ist ein Lichtsignal, dessen weißes Zusatzlicht (Zs) und das rote Hauptlicht (H) der volle Bremsweg nicht zur Verfügung steht.

12. Neues SB: AB 17, 1. Absatz

Die Bestimmung über die Hauptsignallichter wird in unter 12. Abschnitt (12. Abschnitt) geändert. Die Bestimmung über die Hauptsignallichter wird in unter 12. Abschnitt (12. Abschnitt) geändert.

13. Neues SB: AB 13

Die Bestimmung über die Hauptsignallichter wird in unter 13. Abschnitt (13. Abschnitt) geändert. Die Bestimmung über die Hauptsignallichter wird in unter 13. Abschnitt (13. Abschnitt) geändert.

14. Neues SB: AB 14 und VZ-Signale

Die Bestimmung über die Hauptsignallichter wird in unter 14. Abschnitt (14. Abschnitt) geändert. Die Bestimmung über die Hauptsignallichter wird in unter 14. Abschnitt (14. Abschnitt) geändert.

besteht um ein Haupt- oder ein Vorsignal handelt. Der dominierende Bestandteil der abgekürzten Signalbezeichnungen ist das „H“ für Hauptsignale, das „V“ für Vorsignale. Die Zusatzbuchstaben „f“ und „l“ sagen aus, daß es sich um ein Formsignal oder um ein Lichtsignal handelt.

14. Neues SB: § 4

Altes SB: Vo- und Vz-Signale

Die alte Trennung nach Vorsignalen ohne und mit Zusatzflügel wurde beseitigt. Da bei dem früheren Signal Vz 1 der Zusatzflügel für die Signalauslage bedeutungslos war, wurden die bisherigen Signale Vo 1 und Vz 1 in dem neuen Signal VI 0 vereinigt. Im übrigen entsprechen die

neu VI 1 dem bisherigen Signal Vz 2.

neu VI 1,2 dem bisherigen Signal Vo 2.

neu VI 2 dem bisherigen Signal Vz 3.

Mit dieser Neuerung wurden die Vorsignale in einer gemeinsamen Gruppe zusammengefaßt und die Zahl der Signale verringert. Die Neuordnung der Vorsignale wurde in Übereinstimmung mit den Fernfahrtsignalen mit 0 begonnen.

16. Neues SB: § 4 (1), (3)

Altes SB: Seite III, 2. Absatz

Da die neuen Lichtvorsignale [s. § 5 (22)] nur ein Licht haben, wird für die Nachtzeichen der Formvorsignale und für die Lichtvorsignale (VI) des 18. Abschnitts die gleiche Regelung getroffen. Diese Maßnahme entspricht auch einer Vereinbarung des internationalen Eisenbahnverbandes der sozialistischen Länder (OSShD). Die neuen Maßnahme entsprechen dem verfahren hiernach bereits seit längerer Zeit mit großer Erfolg praktizierten bei der Deutschen Reichsbahn bereits gewonnenen Befunden. Durch diese Neuregelung ohne Beeinträchtigung der Betriebssicherheit werden erhebliche Einsparungen an Kosten und Material erzielt. Dies bestätigt wiederum die Wichtigkeit einer einheitlichen Signalgebung. Entsprechend von dieser grundsätzlichen Regelung werden die Vorschriften für die „Geschwindigkeitsbeschränkung“ ankündenden Vorsignale (Vz) sowie zur Vermeidung von Verwechslungen die Hauptvorsignale (H) und die Vorsignale stets 2 nach rechts steigende Lichter.

17.

Altes SB: Seite III, 3. Absatz

Die Bestimmungen über die Verbindung von Haupt- und Vorsignal werden als reine Bauvorschriften in die Vorschriften von Vorsignalen aufgenommen.

18. Neues SB: § 4 (4)

Altes SB: Seite III, 4. Absatz

Es wurde auf die Erkennbarkeit der Stellung des Formvorsignals nach rückwärts verzichtet, weil die Signalgebung nach dem Signal hin vorwärts den Signalen und einer Betrachter, der sich dem Signal nähert, erkennbar sein kann. Im übrigen hat sich betriebl. keine Notwendigkeit gezeigt, kein betriebliches Bedürfnis besteht. Es genügt, wenn der Signalgeber noch erkennbar sein, ob die Signalabgabe nach rechts oder nach links

19. Neues SB: §§ 4, 5, 5 (16)

Erstmals erscheint im Signalbuch ein gelbes Standlicht als selbständiges Signal, und zwar zur Anzeige der Geschwindigkeitsmäßigung von Vmax auf Halt (Signal VI 0 und HI 10). Diese Anwendungsweise des Gelblichtes wurde möglich, nachdem der Farbton so ausgewählt werden konnte, daß eine Verwechslung mit rotem Licht ausgeschlossen ist.

20. Neues SB: §§ 4 (9), 68 (6)

Altes SB: Signal Vz 3

Beim Nachtzeichen der „Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung“ ankündenden Vorsignale VI 2 und VI 102 befindet sich nunmehr das grüne Licht unten und nach rechts steigend das gelbe Licht. Diese Änderung wurde aus konstruktiven Gründen getroffen.

21. Neues SB: § 5

Seit Jahren wird angestrebt, durch ein neues Lichtsignalssystem nicht nur Fahrt- und Haltsignale zu erteilen, sondern auch präzise Geschwindigkeitsangaben zu signalisieren, die bisher in der Hauptsache durch schriftliche Befehle erteilt werden mußten, was zwangsläufig — sehr zum Nachteil des Streckenbetriebs — zu vielen außerplanmäßigen Halten der Züge an Hauptstellen führte. Diese Bestrebungen bestanden nicht nur bei der DR, sondern auch bei ausländischen Eisenbahnverwaltungen. So wurde im Rahmen des Eisenbahnverbandes der sozialistischen Länder (OSShD) und im internationalen Eisenbahnverband (UIC) über die Vereinbarung eines neuen internationalen Signalsystems verhandelt. In den Grundgedanken wurde Übereinstimmung erzielt. Hierauf aufbauend entschloß sich die DR, das im 6. des neuen Signalbuchs dargestellte Lichtsignalssystem mit eindeutigen Geschwindigkeitssignalisierungen einzuführen.

Durch ein Signalbild werden zwei Geschwindigkeitsbegriffe ausgedrückt,

das ist die Geschwindigkeit, mit der sich der Zug in den anschließenden Streckenabschnitt bewegen darf.

Die Geschwindigkeit, mit der sich der Zug in den anschließenden Streckenabschnitt bewegen darf, ist die Geschwindigkeit, mit der sich der Zug in den anschließenden Streckenabschnitt bewegen darf. Für Lichthaupt- und Lichtvorsignale gibt es keine verschiedenartigen Signalbilder mehr. Es gibt nur noch Haupt- und Vorsignale. Die Geschwindigkeit, mit der sich der Zug in den anschließenden Streckenabschnitt bewegen darf, ist die Geschwindigkeit, mit der sich der Zug in den anschließenden Streckenabschnitt bewegen darf. Die Geschwindigkeit, mit der sich der Zug in den anschließenden Streckenabschnitt bewegen darf, ist die Geschwindigkeit, mit der sich der Zug in den anschließenden Streckenabschnitt bewegen darf.

Die Geschwindigkeit, mit der sich der Zug in den anschließenden Streckenabschnitt bewegen darf, ist die Geschwindigkeit, mit der sich der Zug in den anschließenden Streckenabschnitt bewegen darf.

Die Geschwindigkeit, mit der sich der Zug in den anschließenden Streckenabschnitt bewegen darf, ist die Geschwindigkeit, mit der sich der Zug in den anschließenden Streckenabschnitt bewegen darf. Die Geschwindigkeit, mit der sich der Zug in den anschließenden Streckenabschnitt bewegen darf, ist die Geschwindigkeit, mit der sich der Zug in den anschließenden Streckenabschnitt bewegen darf.

Die Vorteile des neuen Lichtsignalsystems sind so groß und seine Anwendungsgebiete so vielfältig, daß der Einbau der neuen Lichtsignale nicht auf Strecken mit automatischem Streckenblock und zugbedienten Bahnhöfen beschränkt, sondern daß sie ganz allgemein in gleicher Weise auch auf anderen Strecken Verwendung finden werden. Die bisherigen Lichtsignale werden nach und nach die bisherigen Formhaupt- und Nebensignale, ferner die ihren Nachtzeichen entsprechenden Lichtsignale (Absehtsignale) sowie die Lichtsignale des zwischenzeitlich auf dem Berliner Reichsbahnhof eingeführten Versuchslichtsignalsystems ersetzt, so daß es bei der Deutschen Reichsbahn in der Perspektive ein einheitliches Lichtsignalsystem geben wird.

Diese Entwicklungsrichtung war dafür bestimmend, das neue Lichtsignalsystem, mit dessen Einbau auf einigen Strecken im Ruhrgebiet begonnen werden wird, im neuen Signalbuch an bevorzugter Stelle und zwar im 1. Abschnitt einzuordnen, während die vorhandenen Lichtsignale älterer Bauart als aussterbende Signale im 18. Abschnitt aufgenommen wurden. In der Anlage 2 des Signalbuchs ist das neue Lichtsignalsystem im Zusammenhang dargestellt.

Zwischen Höchstgeschwindigkeit (Vmax) und Halt (0 km/h) sind drei Geschwindigkeitsstufen für 100, 60 und 40 km/h zwischenredubiert, die dem beim Befahren von Weichenbögen mit verschiedenen Radien zugelassenen Geschwindigkeiten entsprechen.

Ein Licht gestattet die Höchstgeschwindigkeit bis zum nächsten Signal und zeigt außerdem an, daß bei

- a) einem grünen Standlicht (HI 1) die Höchstgeschwindigkeit bis zum nächsten Signal beibehalten werden darf,
- b) einem gelben Standlicht (HI 10) am nächsten Signal zu erwarten ist,
- c) einem grünen Blinklicht (HI 4) die Höchstgeschwindigkeit bis zum nächsten Signal auf 100 km/h zu erwarten ist,
- d) einem gelben Blinklicht (HI 7) die Höchstgeschwindigkeit bis zum nächsten Signal auf 60 km/h herabzusetzen ist.

Das für die Geschwindigkeitsbegrenzung dienende Standlicht (HI 1 und HI 10) bedeutet immer eine Höchstgeschwindigkeit bis zum folgenden Signal, und zwar bei grünem Standlicht die Höchstgeschwindigkeit (40 oder 60 km/h) und bei gelbem Standlicht die Höchstgeschwindigkeit (40 oder 60 km/h) herabzusetzen. Ein und dasselbe Signalbild genügt, da die Höchstgeschwindigkeit ab einzuhaltende Geschwindigkeit an der nächsten Weiche (40 oder 60 km/h) angezeigt wird und vom Lokführer erkannt werden kann.

Bei einem Signal, das aus zwei Lichtern besteht, wird die Geschwindigkeit an, mit der vom Signal ab im Weichenbereich gefahren werden darf, während das obere Licht die Geschwindigkeit signalisiert, die am nächsten Signal zu erwarten ist.

werden darf. Dem unteren gelben Licht (Geschwindigkeitsbegriff 40 km/h) kann ein gelb- oder ein grünleuchtender Lichtstreifen zugeordnet sein. Durch diese Symbole an Stelle von Zahlen werden die Geschwindigkeiten 60 bzw. 100 km/h angezeigt.

Die Schrägstellung von Signallichtern ist im neuen Signalsystem nicht mehr vorgesehen. Die Lichter sind stets senkrecht untereinander angeordnet, was sich mit Rücksicht auf das Regellichtraumprofil für die Form des Signalschirms und für die Aufstellung der Signale günstig auswirkt.

22. Neues SB: § 6 (4)

Diese Bestimmung wurde aus der S-Bahnvorschrift (Dv 512) übernommen. Da in der Berliner S-Bahn verwendeten rot-weißen Mastschilder wurden zur Herstellung der Übereinstimmung mit den Mastschildern der übrigen Lichtsignale (§ 1 (6d) in weiß-rot-weiße Mastschilder geändert.

23. Neues SB: § 6 (7), (6)

Altes SB: AB 39, 40

Infolge der Erweiterung wurde der „Bremspfad“ durch ein weißes Blinklicht ersetzt.

3. Abschnitt. Zusatzsignale an Hauptsignalen

24. Neues SB: § 7 (1)

Altes SB: Signal Ve 5b

Statt des bisher gelben Blinklichts zeigt das Ersatzsignal Zs 1b weißes Blinklicht. Die Änderung war notwendig, weil gelbes Blinklicht mit anderer Bedeutung im neuen Lichtsignalsystem (§ 5, Signale HI 7, HI 8 und HI 9) verwendet wird.

25. Neues SB: § 7 (2)

Altes SB: AB 56

Die Leuchtdauer des Ersatzsignals wurde von 90 auf 60 Sekunden herabgesetzt, um die Leuchtdauer des Lichts nach Hfd. Nr. 26 des Reichs-Verkehrs-Ministeriums zu entsprechen.

26. Neues SB: § 7 (3)

Altes SB: AB 56

Es handelt sich um eine sehr bedeutungsvolle Neuerung. Im Gegensatz zu den bisherigen Signalen, die nur ein Signalbild zeigen, zeigt das Ersatzsignal Zs 1b zwei Signalbilder. Das obere Signalbild zeigt das Ausblinken des Signals Zs 1b (gelbes Blinklicht) und das untere Signalbild zeigt das Ausblinken des Signals Zs 1a (grünes Blinklicht). Das Ersatzsignal Zs 1b ist ein Ersatzsignal für das Hauptsignal HI 1 (grünes Standlicht). Es zeigt, daß es noch möglich ist, die Höchstgeschwindigkeit bis zum nächsten Signal zu erwarten. Das Ersatzsignal Zs 1a ist ein Ersatzsignal für das Hauptsignal HI 4 (grünes Blinklicht). Es zeigt, daß es noch möglich ist, die Höchstgeschwindigkeit bis zum nächsten Signal auf 100 km/h zu erwarten.

Das Ersatzsignal Zs 1b ist ein Ersatzsignal für das Hauptsignal HI 1 (grünes Standlicht). Es zeigt, daß es noch möglich ist, die Höchstgeschwindigkeit bis zum nächsten Signal zu erwarten.

den, daß ein möglicherweise in einen besetzten Streckenabschnitt per-
sönlich eingefahrener Zug das Aufblinken des Ersatzsignals am folgenden
Hauptsignal auf sich bezieht, obwohl es für den vorausgefahrenen Zug
gilt.

28. Neues SB: § 7 (C)

Wegen der besonderen Bedeutung und des bestehenden unmittelbaren
Zusammenhangs wurde die in FV § 38 (6) enthaltene Bestimmung, nach
der ein Zug auf Ersatzsignal den anschließenden Weichenbereich mit
höchstens 30 km/h befahren darf, neu aufgenommen. Die FV werden ent-
sprechend berichtigt.

29. Neues SB: § 7 (5) 2. Absatz

Da das Ersatzsignal auch an Hauptsignalen angewandt wird, wenn an-
schließend kein Weichenbereich vorhanden ist (z. B. Blockstellen), war die
Aufnahme dieser neuen Bestimmung notwendig.

30. Neues SB: § 8

Altes SB: AB 23

Die bisher nur in der AB 23 des alten SB behandelte M-Tafel wird als
Signal Zs 2 in das neue SB aufgenommen und in die Zusatzsignale an
Hauptsignalen eingereiht.

Als neue Bestimmung wurde aufgenommen, daß der Zug erst nach dem
Anhalten mündlich zur Vorbeifahrt beauftragt werden darf. Außerdem
wurde die Geschwindigkeit geregelt.

31. Neues SB: § 9

Siehe auch IId Nr 8.

Die Ziffern des § 9 tragen den Sternchenvermerk „Trotz aufbewahrt in
Anordnung in Kraft“.

Die R-Tafel werden vorwiegend solche Formate angenommen, die keine
keine Flankenschutzaufgaben zu erfüllen haben und an den Haupt-
signalen rangiert werden muß.

Die R-Tafel entkleidet sie des Rangierhaltens. Die Rangierhaltens-
aufgaben an diesen so gekennzeichneten Formaten sind durch die
vorbeifahren dürfen.

Auf kleinen Bahnhöfen ohne Rangierlokomotiven, die auf den Haupt-
signalen Strecken liegen, können auch Hauptsignale mit Rangier-
aufgaben die R-Tafel erhalten. Sie wird aber nur dann durch-
gefahren stattfinden, für die das Hauptsignal Rangierhaltens-
aufgaben hat.

32. Neues SB: § 10

Altes SB: AB 24

Der bisher nur in der AB 24a des alten SB behandelte Rangierhaltens-
signal wurde als Signal Zs 4 in das neue SB aufgenommen und in die
signale an Hauptsignalen eingereiht.

33. Neues SB: § 11

Altes SB: AB 25

Das bisherige Signal Fw 101 zeigte an, daß der Zug die Geschwin-
digkeit herabzusetzen hatte, bei der der Zug die Geschwindigkeit

digkeitsbeschränkung nicht erkennen (anschließender Weichenbereich,
Stumpfgleiseinfahrt oder besonders frühes Halten).

Das neue Signalbuch bringt eine Trennung zwischen der zusätzlichen Ge-
schwindigkeitssignalisierung und der Anzeige eines frühen Haltens und
sieht hierfür folgende neue Signale vor:

Zs 5 Geschwindigkeitsanzeiger und

Zs 6 Frühhaltanzeiger.

Der Geschwindigkeitsanzeiger mit der Kennzahl 3 wird angewandt, wenn
ein Zug höchstens mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h einfahren soll.
Die Kennzahl 6 wird nur bei Fernhauptsignalen angewandt und gilt für
den anschließenden Weichenbereich.

Durch den Frühhaltanzeiger wird signalisiert, daß ein Zug wegen Einfahrt
in ein Stumpfgleis, ein teilweise besetztes Gleis oder in ein anderes Gleis
erheblich früher zum Halten gebracht werden muß als bei der Einfahrt
in die übrigen Gleise.

Beide Signale werden nicht besonders vorangekündigt. Sie werden aber
nach dem Hauptsignal angezeigt, die ohne Zusatzsignalisierung keine höhere
Geschwindigkeit als 30 km/h zulassen und zwar:

der Geschwindigkeitsanzeiger nur an den Signalen Hf 2, Hf 3a, Hf 6a,
Hf 9a, Hf 11a oder Hf 102;

der Frühhaltanzeiger nur an den Signalen Hf 2, Hf 12a und Hf 102.

Die neuen Signale Zs 5 und Zs 6 werden sich auf die Flüssigkeit des Be-
triebszustandes auswirken, weil durch sie die Aufgabe signalisiert werden,
die durch die Signale Hf 2, Hf 3a, Hf 6a, Hf 9a, Hf 11a und Hf 102
signalisiert wird, daß der Zug zum Halten gezwungen wird. Das Nähere hierfür wird
in der FV geregelt.

4. Abschnitt: Gleissperrsignal

Das Gleissperrsignal (G) ist ein Signal, das die Entwicklung der Be-
triebszustände anzeigt und die Entwicklung der Signale (Vc) aufweist.
Das Gleissperrsignal (G) ist ein Signal, das die Entwicklung der Be-
triebszustände anzeigt und die Entwicklung der Signale (Vc) aufweist.

4. Abschnitt: Gleissperrsignal

Das Gleissperrsignal (G) ist ein Signal, das die Entwicklung der Be-
triebszustände anzeigt und die Entwicklung der Signale (Vc) aufweist.
Das Gleissperrsignal (G) ist ein Signal, das die Entwicklung der Be-
triebszustände anzeigt und die Entwicklung der Signale (Vc) aufweist.

Das Gleissperrsignal (G) ist ein Signal, das die Entwicklung der Be-
triebszustände anzeigt und die Entwicklung der Signale (Vc) aufweist.

Das Gleissperrsignal (G) ist ein Signal, das die Entwicklung der Be-
triebszustände anzeigt und die Entwicklung der Signale (Vc) aufweist.

Das Gleissperrsignal (G) ist ein Signal, das die Entwicklung der Be-
triebszustände anzeigt und die Entwicklung der Signale (Vc) aufweist.

Das Gleissperrsignal (G) ist ein Signal, das die Entwicklung der Be-
triebszustände anzeigt und die Entwicklung der Signale (Vc) aufweist.

geplant. Bisher hatten die Signale Ve 4b (neu Ra 12) und Ve 6 die gleiche Bedeutung, so daß die Vereinigung im neuen Rangier-Signalsystem aus Ersparungsgründen geboten war. Auch die Zahl der Signale wurde dadurch verringert.

36. Neues SB: § 13

Altes SB: Signale Ve 3a/4a

Vom bisherigen Gleisperrsignal (Ve 3/Ve 4) bilden die Formgleisperrsignale im neuen Signalsystem eine eigene Gruppe (4. Abschnitt). Als „Gleisperrsignal“ wird nur noch das Formsignal mit der Abkürzung Gsp bezeichnet. Das bisherige Lichtgleisperrsignal Ve 3b ist als Lichtsperrsignal (Lsp) in den 18. Abschnitt (aussterbende Signale) übernommen worden. Das bisherige Signal Ve 4b ist in den 11. Abschnitt „Signale für den Rangierdienst“ als Rangierfahrtsignal Ra 12 eingereiht worden, weil es nur für Rangierfahrten gilt.

37. Neues SB: § 13 (5)

Altes SB: AB 55

Diese Bestimmung gibt die Möglichkeit, Gleisperrsignale nach Anwendung des Amtes nicht zu beleuchten, wenn sie betrieblich nicht benötigt werden.

38. Neues SB: § 13 (8), (16)

In der Praxis hat sich gezeigt, daß einzelne Gleisperrsignale nur zeitweise in der Fahrverbotsstellung (Gsp 0) zur Herstellung eines Flankenschutzes benötigt werden und in der übrigen Zeit entbehrlich sind. Um in dieser überwiegenden Zeit an ihnen bei aufgehobenem Fahrverbot (Gsp 1) ohne besonderen Auftrag mit Rangierabteilungen vorbeifahren zu können, wird es mit der in Ziff. (16) dargestellten „Kleinlocher“ ausgestattet. Ein so gekennzeichnetes Signal Gsp 1 gilt stets als Fahrauftrag bzw. als Zustimmung. Hierdurch tritt eine Entlastung des Weichenwärters ein.

39. Neues SB: § 13 (12), (13)

Altes SB: AB 52

Die geänderten Bestimmungen sind für den Rangierbetrieb eine bedeutende Neuerung. Die alte Vorschrift, nach der das Signal Ve 4a nur als Fahrauftrag an den Lokomotivführer unbegleiteter und damit als Zustimmung an den Rangierleiter begleiteter Rangierabteilungen galt, war für die Flüssigkeit des Rangierbetriebs sehr hinderlich. Auch die Ausnahmebestimmung, daß bestimmte im Bahnhofsbuch und in der Lokomotivfahrordnung näher bezeichnete Formgleisperrsignale in den Rangierabteilungen bedeutete, hat die Schwierigkeiten nicht beseitigt.

Den Überlegungen, die zu den neuen Bestimmungen in den Ziff. (12) und (13) geführt haben, lag das Bestreben zugrunde, durch Signal Gsp 1 sowohl unbegleiteten als auch begleiteten Rangierabteilungen „Fahrauftrag bzw. Zustimmung zu erteilen. Es mußte aber sichergestellt werden, daß eine nachfolgende Rangierabteilung auf ein nach Ziff. (12) zurückgestelltes Gleisperrsignal vorbeifahrt, ohne daß der Weichenwärter nur Fahrauftrag oder Zustimmung gegeben hätte. Dies ist bisher nur dadurch gebannt, daß auf die Gleisperrsignale

(jetzt Rangierhaltssignal Ra 11) mit Vorrücksignal (jetzt in abgeänderter Form Rangierfahrtsignal Ra 12) aufgesetzt wurden. Diese Lösung war unbefriedigend. Sie kostete viel Geld und Material und brachte eine Vermehrung von Signalen und Lichtpunkten auf den Bahnhöfen. Nunmehr wird für alle allein stehenden Gleisperrsignale einheitlich zugelassen, daß das Signal Gsp 1 als Fahrauftrag oder Zustimmung des Wärters gilt, wenn der Lokomotivführer bzw. der Rangierleiter vor der Verwindung des Signals aus der Stellung Gsp 0 in die Stellung Gsp 1 die für ihn gültige Haltestellung einwandfrei wahrgenommen hat. Das heißt aber nicht, daß er die Stellbewegung am Signal unbedingt verfolgen muß. Durch die Neuregelung wird die Signalisierung eindeutiger, das Rangiergeschäft flüssiger, und viele Zweifel, besonders beim Lokomotivpersonal, werden beseitigt, die bisher beim Signal Ve 4a (jetzt Gsp 1) hinsichtlich des Fahrauftrags bestanden haben.

40. Neues SB: § 13 (14) 2. Absatz

Die neue Bestimmung soll dem Weichenwärter die Möglichkeit geben, den Fahrauftrag bzw. die Zustimmung zurückzunehmen, wenn z. B. die Durchführung der Rangierfahrt verzögert und ein anderer Betriebsvorgang dringlicher geworden ist.

41. Neues SB: § 13 (17)

Für die Kennzeichnung der abgelegten Gleissperre konnte das Signal Gsp 1 nicht mehr verwendet werden, weil dieses nunmehr unter den Bedingungen des § 13 Ziffern (12) und (13) als Fahrauftrag bzw. Zustimmung gilt. Diese erhöhte Bedeutung konnte dem entsprechenden Signal in der Gleissperre nicht beigemessen werden, weil im Zusammenhang mit dem Ablegen einer Gleissperre einer Rangierabteilung niemals Fahrauftrag oder Zustimmung erteilt werden kann. Deshalb wurde zur Kennzeichnung der abgelegten Gleissperre das neue Signal Gsp 2 eingeführt.

5. Abschnitt. Zusätzliche Signale bei elektrischer Zugförderung

12. Neues SB: § 13 (12)

Altes SB: El-Signale

Die neuen Bestimmungen sind notwendig für die zusätzlichen Signale bei elektrischer Zugförderung, die klarer gefaßt und übersichtlicher geordnet werden mußten.

6. Abschnitt. Signale für Schiebelokomotiven und Sperrfahrten

13. Neues SB: § 13 (13)

Altes SB: Talsignale

Die Vorschriften wurden neu geordnet, um den Zusammenhang nach mit

Die Fahrpläne (vor 1935 Teilfahrten) deutlich herauszustellen. Wesentliche Änderungen sind nicht eingetreten.

7. Abschnitt. Langsamfahrtsignale

Neues SB: § 19 (4)

Altes SB: AB 98

Die Bestimmungen über die Möglichkeit zu haben, die Geschwindigkeit der Lokomotiven der Durchlaßfähigkeit, besonders der eingleisigen Strecken, nur um ein Mindestmaß herabzusetzen, wurde auch die Geschwindigkeitskennziffer 0 für 30 km/h neu aufgenommen. Die Aufnahme der Geschwindigkeitskennziffern 2 und 8 für 20 bzw. 80 km/h war bereits durch Einzelverfügung angeordnet.

Neues SB: § 19 (8)

Die Bestimmungen über die Signalisierung mehrerer dicht hintereinander liegender Langsamfahrstellen mit Beispielen für ihre Anwendung wurden vom MIV schon im Jahre 1955 herausgegeben und in den "Betriebslichen Mitteilungen" der Reichsbahndirektionen veröffentlicht. Sie sind nunmehr im neuen Signalbuch enthalten.

Neues SB: § 19 (9)

Die Notwendigkeit zur Aufnahme einer Bestimmung, daß die Langsamfahrtscheibe in zwingenden Fällen auch in einem kürzeren Abstand als dem Bremsweg der Strecke aufgestellt werden darf, ergab die Praxis. Die Anordnung, daß die Reichsbahndirektionen die Anwendung genehmigen müssen, gibt die Gewähr, daß nur in besonderen Ausnahmefällen beschränkt bleiben wird.

47.

Die Bestimmung über das links aufgestellte Signal 11a in der Praxis kaum angewandt. Sie wurde daher in das neue Signalbuch aufgenommen.

48. Neues SB: § 20, 21

Im Zuge der Neuordnung der Signale nach ihrer Zusammengehörigkeit wurden die Langsamfahrtsignale für vorübergehend eingerichtete Langsamfahrstellen mit den bisherigen Kennzeichen für ständige Geschwindigkeitsbeschränkung zu einer Signalkategorie zusammengefaßt.

Neues SB: § 20 (3c)

Dieses nach einer früheren Verfügung, die das Signal 11a in der Praxis kaum angewandt. Sie wurde daher in das neue Signalbuch aufgenommen.

8. Abschnitt. Schutzhaltensignale

Neues SB: § 22-27

Die Bestimmungen über die Signalisierung der Schutzhaltenssignale Ve 1, Ve 2 und Ve 7 sind in den Sh-Signalen aufgenommen.

14

zwar Ve 1 in Sh 2, Ve 2 in Sh 3 und Ve 7 in Sh 2. Hiermit wurde ein seit langer Zeit bestehendes Bestreben verwirklicht, Signale mit gleichem Bild und gleicher Bedeutung in einem Signal zu vereinigen. Dadurch konnte außerdem die Anzahl der Signale verringert werden. Eine weitere bereits seit 1936 gültige wesentliche Vereinfachung ist die abgeschaffte Verwendung der Wärterhaltverschiebe, die künftig nur noch von technischen Dienststellen bei Bauarbeiten oder aus besonderen Anlässen aufgestellt und auf Betriebsstellen nicht mehr vorgehalten wird. Die Bestimmungen über die Verwendung des Knallsignals wurden erschlaffernd und eindeutiger als bisher gefaßt.

9. Abschnitt. Signale für das Zugpersonal

Neues SB: § 28 (3)

Altes SB: AB 161

Neu ist, daß Signal Zp 1 auch vor dem Ingangsetzen von Reisezügen zu geben ist, ausgenommen bei Reisezügen, die am Bahnsteig am vorgeschriebenen Halteplatz halten.

Die Abgabe des Achtungssignals vor dem Befahren von Drehscheiben und vor der Einfahrt in Lokomotivschuppen ist nunmehr als bindende Vorschrift übernommen worden.

Außerdem ist die Abgabe des Achtungssignals zur Bestätigung der Wahrnehmung eines Durchfahrauftrags für den Lokomotivführer verbindlich geworden.

52. Neues SB: § 29 (6a, 11)

Altes SB: Signal Zp 5, AB 165

Nachdem es der Lokomotivführer das Notsignal nicht nur, wenn ein Ausnahmefall vorliegt, sondern auch, wenn er Gefahren erkennt, auf die er durch Abgabe des Notsignals aufmerksam machen kann.

Die große Bedeutung ist dadurch noch besonders herausgestellt worden, daß es für alle Eisenbahner, die es wahrnehmen, für gültig erklärt worden ist.

53. Neues SB: § 30

Altes SB: Signale Zp 6, Zp 7, Zp 8, Hr 1 - Hr 3

Die Signale Zp 6 und Zp 8 sind entfallen, da für ihre Anwendung das Signal Zp 7 dagegen als Ersatzsignal Zp 9b.

Die Signale Zp 7 und Zp 8 (Hr 1 und Hr 2) sind in die Gruppe der Hornrufsignale Zp 4 aufgenommen worden. Die Signale Zp 6 und Zp 8 (Hr 3) sind in die Gruppe der Hornrufsignale Zp 4 aufgenommen worden. Die Signale Zp 6 und Zp 8 (Hr 3) sind in die Gruppe der Hornrufsignale Zp 4 aufgenommen worden.

Zp 9

Die Signale Zp 9a und Zp 9b sind in die Gruppe der Hornrufsignale Zp 4 aufgenommen worden.

15

ist als Warnung das erste Lichtsignal aufgenommen worden, das bereits bei der Berliner S-Bahn angewandt wird. Es wird von Aufsichten gegeben, die wegen ihrer vielseitigen Aufgaben an einem festen Standort gebunden sind.

Neu ist, daß Signal Zp 9a von der örtlichen Aufsicht bei Reisezügen stets angewandt wird. Die Anwendung bei anderen Zügen ordnet wie bisher die Direktion an.

Die neue Anordnung, daß Signal Zp 9a nur an den Lokomotivführer zu geben ist, wenn sich der Zugführer am Zugschluß befindet, trägt dem Fahren von Einmannzügen Rechnung.

55. —

56. —

57. Neues SB: § 31 (5), 2. Absatz

Da nach FV § 38 der Lokomotivführer bei unsichtigem Wetter gehalten ist, die Geschwindigkeit des Zuges zu ermäßigen, wenn er den Standort der Signale nicht mit Sicherheit bestimmen kann, darf ihm bei unsichtigem Wetter kein Auftrag zur Fahrzeitkürzung durch Signal Zp 10 erteilt werden.

10. Abschnitt. Aufforderungssignale zum Pfeifen und Läuten

58. Neues SB: §§ 33-35

Altes SB: Kennzeichen K 7b, K 7c, K 7d, K 7e

Die früheren Kennzeichen für das Geben von Aufforderungssignalen wurden in einer Signalgruppe mit der gemeinsamen Bezeichnung PI-Signale zusammengefaßt.

59. Neues SB: § 33 (1)

Das bereits durch Einzelverfügungen angeordnete Verbot, auf fahrenden Fahrzeugen ohne Läuteeinrichtung, auf dem Bahnkörper zu stehen, wurde nunmehr im SB verankert.

60. Neues SB: § 33 (2)

Es wurde eindeutig festgelegt, daß die PI-Signale auch für Rangierzügen und Kleinwagen gelten.

61. Neues SB: § 34 (1)

Altes SB: Kennzeichen K 7b

Die Bestimmungen über die frühere Pfeiftafel (K 7b) haben sich nicht verändert. Das Signal heißt jetzt PI 1 — Pfeiftafel vor Gekuppelung.

62. Neues SB: § 34 (3), (5)

Altes SB: Kennzeichen K 7c

Das neue Signal PI 2 ersetzt das bisherige K 7c unter Vorbehalt auf das Läuten. Während bisher eine eindeutige Verpflichtung zum Wiederholen des Achtungssignals nur bei unsichtigem Wetter bestand, muß nunmehr vor dem Wegübergang grundsätzlich erneut gepfiffen werden, nach Bedarf sogar mehrfach.

63. Neues SB: § 34 (6)

Altes SB: AB 257

Das bisher in Verbindung mit den Kennzeichen K 7b, 7c und 7d vorgesehene Wiederholungszeichen wird nunmehr unter den gleichen Bedingungen (planmäßiger Halt von Zügen zwischen Signal und Wegübergang) bei Signal PI 2 angewandt. Es gilt wie bisher nur für einen durchfahrenden Zug.

64. Neues SB: § 35

Altes SB: Kennzeichen K 7b, K 7d, K 7e

Die bisherige Läutetafel K 7b ist entfallen. Beginn und Beendigung des Läutens werden nunmehr stets durch die neuen Signale PI 3 (eine Kombination zwischen der früheren Pfeiftafel K 7a und der Durchläutebeginntafel K 7d) und PI 4 (alt K 7e) angeordnet. Während die bisherigen Kennzeichen K 7d und K 7e nur den Beginn und das Ende des Durchläutens bestimmten, sieht das neue Signal PI 3, ähnlich wie beim früheren Kennzeichen K 7c, zusätzlich ein zweimaliges Pfeifen (am Standort des Signals PI 3 und kurz vor dem Wegübergang) vor. Die Tafel mit dem schwarzen P des Signals PI 3 hat somit dieselbe Bedeutung wie das Signal PI 2.

11. Abschnitt. Signale für den Rangierdienst

65. Neues SB: § 36 (1)

Altes SB: AB 186, 187

Als Folge der Änderung der Bestimmungen, daß Rangiersignale gleichzeitig hör- und sichtbar sein müssen, wird dem Stellwerkswärter gestattet, die Signale Ra 1 und Ra 2 nur sichtbar zu geben. Die Verwendung der Rangiersignale ist nunmehr Tag und Nacht grundsätzlich vorgeschrieben. Dies ist eine gute Sache, da eine gute sichtbare Signalaufnahme und -abgabe für die Signale Ra 1 und Ra 2 auf die hörbaren Zeichen nicht zu verzichten ist, was in der Praxis als berechtigt angesehen werden kann.

66.

Die Anordnung einer Rangierabteilung an Fahrzeuge oder feste Anlagen ist nunmehr in der Praxis dazu übergegangen, die Rangiersignale nur sichtbar zu geben. Die Entfernung in Wagen- und Fußlängen ist nunmehr sehr gut bewahrt und wurde

61. Neues SB: § 37 (9), (10)

Altes SB: AB 195, 195a

Für eine Unterstellung der Abdrückgeschwindigkeit bei den Lichtsignalen Ra 7 und Ra 8 in zwei Stufen besteht kein Bedürfnis. Die bisherige Stufe 1 ist daher entfallen. Die Signale Ra 7 und Ra 8 entsprechen jetzt der bisherigen Stufe 2.

62. Neues SB: § 37 (12), (13)

Neu aufgenommen wurde das Signal Ra 9, da es in der Praxis vorkommt, daß eine Rangierabteilung zurückziehen muß, weil Wagen nicht entkuppelt werden konnten oder andere Umstände es erforderlich machen. Durch Signal Ra 9 wird die Signalaufnahme beschleunigt. Die frühere Signalgebung durch Ra 1 führte besonders bei langen Rangierabteilungen zu Zeitverlusten.

63. Neues SB: § 38

Altes SB: AB 274

Das bisherige Kennzeichen K 10 wurde als Signal Ra 10 in die Gruppe der Signale für den Rangierdienst aufgenommen, in die es sachlich gehört.

70. Neues SB: § 39 (1)

Altes SB: Seite 136

Das Wartezeichen K 11 wurde als Rangierhaltssignal (Ra 11) in die Gruppe der Signale für den Rangierdienst eingereiht. In der Signalbezeichnung und -bedeutung kommt jetzt klarer zum Ausdruck, daß eine Rangierabteilung halten muß, wenn kein Auftrag zur Vorbeifahrt erteilt wird.

71. Neues SB: § 39 (1), (4) (5)

Altes SB: AB 275, 276

Neben dem gelben W (Ra 11a) wurde als neues Signalbild ein weißes W (Ra 11b) aufgenommen. Ein gelbes W wird stets in Verbindung mit einem Rangierfahrtsignal (Ra 12) oder auf Anordnung der Direktion mit einem Signal Ra 12 und gleichzeitig mit einem Gleisperrsignal angewandt. Fahrauftrag bzw. Zustimmung werden im Rangierfahrtsignal Ra 12 stets durch das Rangierfahrtsignal und nur im Sonderfall durch ein besonderes Auftragsignal erteilt.

An einem weißen W werden wie früher am K 11 Wartezeichen der Fahrauftrag mündlich oder durch Signal Ra 12 erteilt. Die Zustimmung durch Hochhalten des Armes oder durch Lichtzeichen ist, daß die Zustimmung zur Vorbeifahrt erteilt werden darf.

72. Neues SB: § 39 (3)

Altes SB: AB 275

Bei Dunkelheit wird ein gelbes W stets ein weißes W in der Position leuchtet. Wo auf der Bahn ein Signalort steht, ist die Richtung

73. Neues SB: § 39 (6)

Altes SB: AB 276

In dieser neuen Bestimmung kommt klarer als bisher zum Ausdruck, daß eine Rangierabteilung nicht zu halten braucht, wenn die Zustimmung des Wärters oder die Zustimmung des Wärters und der Fahrauftrag des Rangierleiters schon bei Annäherung an Signal Ra 11 gegeben wurden.

74. Neues SB: § 39 (7)

Altes SB: AB 277

Künftig wird Signal Ra 11a stets in Verbindung mit Signal Ra 12 angewandt. Wo die Direktion es in besonderen Fällen für erforderlich hält, kann Signal Ra 11a mit Signal Ra 12 in Verbindung mit dem Gleisperrsignal angewandt werden. Signal Ra 11b wird stets allein stehend (ohne Signal Ra 12) angewandt.

75. Neues SB: § 40 (1)–(5)

Altes SB: Seite 46 und 48, AB 59

Dem Rangierhaltssignal folgt als neues Lichtsignal in der Gruppe der Signale für den Rangierdienst das Rangierfahrtsignal Ra 12. Es bedeutet bei unbegleiteten Rangierabteilungen Fahrauftrag und bei begleiteten Rangierabteilungen Zustimmung des Wärters und ersetzt damit das bisherige Vorrücksignal (Ve 6). Das Vorrücksignal ist weggefallen und durch Beseitigung des oberen linken Lichtes das Rangierfahrtsignal Ra 12 geschaffen worden. Das alte Lichtgleisperrsignal Ve 4b ist ebenfalls im neuen Rangierfahrtsignal Ra 12 aufgegangen. Mit dem Rangierfahrtsignal wird Rangierabteilungen Auftrag bzw. Zustimmung gegeben, an einem Rangierhaltssignal vorbeizufahren. Es wird auch angewandt in Verbindung mit einem Halt zeigenden Hauptsignal oder allein stehend zur Aufhebung des durch ein Lichtperrsignal (Lsp) gegebenen Fahrverbots oder mit Genehmigung der Direktion auch in anderen Fällen allein stehend, wenn hierzu ein betriebliches Bedürfnis besteht, z. B. beim Umsetzen von S-Bahn-Zügen. Wenn das Signal erlischt, bevor die Spitze der Rangierabteilung daran vorbeigefahren ist, wenn mehrere Rangierabteilungen halten und wenn das Signal versagt, gelten die für das alte Vorrücksignal geltenden Bestimmungen.

12. Abschnitt. Weichensignale

76. Neues SB: § 41 (1)

Altes SB: AB 158

Die Verwendung von Rückstrahlern (Katzenaugen bzw. Rückstrahlfolien) ist vorgeschrieben, um zu gewährleisten, daß die Weichensignale auch bei Dunkelheit gut zu sehen sind.

77. Neues SB: § 41 (2)

Altes SB: Seite 42 und 84

Die Weichensignale 1 und 2 zeigen die Fahrtrichtung an, die durch den gebogenen Zweig anzeigt. Die Weichensignale 3 und 4 sind zusammengefaßt zu einem Weichensignal 3/4, das keinen Bedarf hat, für jedes Weichensignal ein besonderes Signal zu geben.

Es gibt es nur zwei Signale für einfache Weichen
Weichen, und zwar

- Wa 1 — gerader Zweig,
- Wa 2 — gebogener Zweig.

80. Neues SB: § 43 (3)–(6)

Altes SB: Seite 86

Die Signale an doppelten Kreuzungsweichen tragen die Bezeichnungen
Wa 3 — Wa 6. Sonst hat sich nichts verändert.

81. Altes SB: AB 156, 157, 159

Diese Bestimmungen über die Anweisung der Weichen mit Signallaternen
wurden nicht wiederaufgenommen, da sie reine Bauvorschriften sind.

13. Abschnitt. Signale an Zügen und Nebenzugfahrzeugen

82. Neues SB: § 44 (1), (3), (7), (8).

Altes SB: Seite 116 AB 224, 225

§ 44 (1), (7), (8)

Ein besonderes Kleinwagen-Signal gibt es nicht mehr. Es ist in den Za-
Signalen aufgegangen. Kleinwagen und Kleinwagen mit Anhänger führen
bei Tag kein besonderes Signal und bei Dunkelheit

- an der Spitze auf mehrgleisiger Strecke 1 weißes Licht,
- auf eingleisiger Strecke und beim Befahren 1 rotes Licht,
- des falschen Gleises
- am Schluß das Nachtzeichen des vereinfachten Zug- 1 rotes Licht,
- schlusses

Schwere Nebenzugfahrzeuge, z B Krafttrottenwagen, Gleisstopfmotoren,
Schotterbettreinigungsmaschinen und dgl, führen bei Tag und bei Dunkelheit
das Signal Zg 4 — Vereinfachtes Schlußsignal —.

81. Altes SB: AB 196

Die Bestimmung AB 196 wurde nicht wiederaufgenommen, weil nach dem
Beleuchtungskalender (Anlage 1) und der Bestimmung im § 44 (7) der 7. It-
punkt der Anwendung der Nachtzeichen für alle Signale gleichermaßen
vorgeschrieben ist.

82. Altes SB: AB 211, 212, 217

Auf die Übernahme dieser Bestimmungen wurde verzichtet, weil die
Beibehaltung kein Bedürfnis besteht.

83. Altes SB: AB 224

Die für die Fahrbahnbeleuchtung z B Krafttrottenwagen, Gleisstopfmotoren,
Schotterbettreinigungsmaschinen und dgl, wurde nicht erwähnt, weil sie nicht
anzusehen ist. Ihre Weiterverwendung ist aber möglich. Es ist vorgesehen, diese Bestimmung in die KLV zu übernehmen.

84. Neues SB: § 44 (2)

Unter c) wurden im Signalbuch ursprünglich nur Weichen, Steuer- und
Befehlswagen erwähnt. Der bereits im R. 1. 1. 1961

angebotene und seine mögliche Verbreitung sind, so daß die Aufnahme der für diesen Betrieb notwendigen
in die Betriebsvorschriften. Damit bei Weichen, Steuer- oder Befehlswagen voran verkehren, auch der
auf der Strecke zu erkennen ist, wurde das Nachtzeichen der Signale Zg 1 und Zg 2 auch bei Tage

85. Neues SB: § 44 (3), (4), (7)

Mit dem Signal Zg 1b und Zg 2b ist ein neues Signal, das als
spitzensignal, aufgenommen worden. Es soll auf Strecken mit Weichen
gängen ohne technische Sicherung geführt werden, die mit verfahren, die
Straßen parallel laufen, weil das Zweilichtspitzensignal vom Straßen-
benutzer als Lichter eines Kraftfahrzeuges angesehen werden könnte. Diese Verwechslungsmöglichkeit kann für das Überqueren der Bahn-
strecke an Wegübergängen ohne technische Sicherung eine Gefahr be-
deuten, die durch das Dreilichtspitzensignal ausgeschaltet wird. Auf
welchen Strecken dieses Signal geführt wird, bestimmt die Direktion.

86. Neues SB: § 45 (3)

Altes SB: Seite 108

Für Güterzüge wird die Erkennbarkeit des Zugschlusssignals von vorne
gefordert. Die bisherige 200-m-Grenze ist entfallen. Bei Reisezügen ist den
internationalen Vereinbarungen Rechnung getragen worden. Im Binnen-
verkehr wird angestrebt, die Sichtbarkeit des Zugschlusssignals auch bei
Reisezügen von vorne beizubehalten.

14. Abschnitt. Signale an einzelnen Fahrzeugen

87. Neues SB: § 46 (2)

Neu aufgenommen wurde, daß das Nachtzeichen des Rangierlokomotiv-
signals auch nachts weiter auch am Tage anzuwenden ist, wenn die
Sichtweite mehr als 100 m beträgt.

88. Neues SB: § 47 (1), (2), (3)

Altes SB: Seite 118, AB 226a, 227

Das Signal des Signals Fz 2 wurde erweitert auf besetzte Begleitter-
wagen, z B Begleitterwagen, Einheitswagen und Baureiswagen sowie auf
Besatzwagen, z B Besatzwagen für kulturelle, soziale und technische
Zwecke. Es hat den Zweck, alle Wagen zu erfassen, bei
denen eine Besatzung für kulturelle, soziale und technische Einrichtungen zu

89. Neues SB: § 48 (1), (2), (3)

Die Signale Fz 3 und Fz 4 aus festem
Material, die die Sichtbarkeit der Signale stets zu ge-

90. Neues SB: § 49 (1), (2), (3)

Die Signale Fz 3 und Fz 4 wurde einheitlich auf

15. Abschnitt. Leitsignale

93. Neues SB: § 50

Altes SB: Seite 72, AB 120, 121, 122

Das Bakenmal ist weggelassen. Die Benachrichtigung über das Ruhen des Signals und die Zurücknahme eines Abläutesignals erfolgen fernmündlich. Auf das Signal kann verzichtet werden. Die fernmündliche Benachrichtigung ist bei der Rücknahme eines Abläutesignals auch einseitig, besonders wenn auf zweigleisiger Strecke Züge in beiden Richtungen abgeläutet wurden.

94. Neues SB: § 49 (5)

Altes SB: Seite 72

Beim Gefahrensignal wurden die Glockenschläge von sechsmal auf viermal dieselbe Anzahl verringert.

95. Neues SB: § 49 (8)

Altes SB: AB 126

Die Zurücknahme des Gefahrensignals erfolgt fernmündlich, weil sie damit eindeutiger übermittelt wird.

16. Abschnitt. Rottenwarnsignale

93. Neues SB: § 50 (2)

Altes SB: AB 113

Die Verwendung von Einklangsignalhörnern ist nicht mehr zugelassen; es müssen stets Mehrklangsignalhörner verwendet werden.

94. Neues SB: § 51 (2)c

Um klar abzugrenzen, wann Signal Ro 1 und wann die Signale Ro 2 oder Ro 3 zu geben sind, ist die Bestimmung aufgenommen worden, in welchen Fällen bei Arbeiten im Gefahrenbereich zwischen den Gleisen oder neben den Gleisen das Signal Ro 1 anzuwenden ist.

95. Neues SB: § 51 (5), (6)

Altes SB: AB 114

Das Fahnen Schild wurde als Signal Ro 4 aufgenommen. Gleichen wurde der Standort des Signals festgelegt.

17. Abschnitt. Sonstige Signale

96. Neues SB: § 53

Altes SB: AB 23

Die Schachbrettafel wird nicht nur bei Haupt- und Nebengleisen, sondern auch bei allen Haupt- und Nebengleisen rechts neben oder über dem Gleis stehen.

97. Neues SB: § 54 (2)

Eine Vorsignaltafel wird nicht aufgestellt, wenn der Signalposten am Mast eines Lichtsignals steht. Es wird festgestellt, daß ein Halt zu geben ist, wenn der Signalposten überfahren wird.

98. Neues SB: § 54 (3)

Als neue Bestimmung wurde aufgenommen, daß bei teilweise eingleisigem Betrieb auch andere Baken zu kennzeichnen, das nicht unmittelbar ruhen von

99. Neues SB: § 55 (6)

Vorsignale, die an einem Hauptsignal stehen, und Vorsignale werden nicht durch Baken angekündigt.

100. Neues SB: § 56 (3)

Altes SB: AB 239

Bei ungünstigen Sichtverhältnissen ist die Trapeztafel zu benutzen, es von der Direktion angeordnet ist.

101. Neues SB: § 58 (4)

Altes SB: AB 244b

Das Signal So 7b wird auf eingleisiger Strecke nicht angewandt.

102. Neues SB: § 59 (5)

Altes SB: AB 268

Die Beleuchtung des Signals So 8b ist nunmehr ebenso geregelt, wie die des Signals So 8a.

103. Neues SB: § 61

Die Brandfackeltafel wurde erstmalig als Signal mit den notwendigen betrieblichen Bestimmungen im Signalbuch aufgenommen. In der Praxis wurde diese Tafel bereits vielfach angewendet, jedoch fehlte bisher ihre Anerkennung als Signal.

104. Neues SB: § 62

Zur Kennzeichnung der Grenze der Gleisisolierung wurde das Isolierzeichen als Signal So 11 neu aufgenommen. Dieses Signal ist notwendig, weil bei neueren Sicherungsanlagen das Umstellen von Weichen und Signalen vom Freilegen isolierter Gleisabschnitte abhängig ist.

105. Neues SB: § 65 (1)

Altes SB: K 14

Das bisherige Kennzeichen K 14 heißt jetzt Signal So 14 - Warnpfahl - Signal mit neuen Änderungen.

106. Neues SB: § 65 (5) - (12)

Die neuen Signale dienen der Erhöhung der Betriebssicherheit an Wegüberzügen. Ein Lokomotivführer wird in Bremswegentfernung vor dem Wegübergang durch die roten Blinklichter für die Straßenbenutzer gewarnt, ob der Übergang über oder nicht. Es wird ihm also signalisiert, ob er mit der vorgegebenen oder einer niedrigeren Geschwindigkeit befahren darf. Die Signale So 13 und So 14 sind zu dem vor dem Wegübergang stehenden Signalposten auf einer Höhe von 1,5 m über dem Gleis zu setzen. Durch die hinter dem Signalposten stehende Signaltafel ist der Lokomotivführer zu warnen, ob Signal So 16 (Überfahrungszeichen) zu zeigen ist oder nicht. Erscheint das weiße Überfahrungszeichen, so ist der Lokomotivführer zu warnen, daß er mit einer niedrigeren Geschwindigkeit befahren darf. Das weiße Überfahrungszeichen des Signals So 16 nicht,

... der Verkehrszeichen dienenden
... und entsprechend der aus-
... wie angegeben auf
... geben. Bei Sichtbehinderung
... mit dem Überwachungs-Signal So 16 wird ein
... § 66 (1) aufgeführt.

... im In- und Ausland bestens bewährt. Sie
... bei der DB verwendet werden.

18. Abschnitt: Von den Abschnitten 2—17 abweichende und in ihnen nicht enthaltene Signale

197. Neues SB: § 66 (1)

Altes SB: ESO Seite 142

Der 18. Abschnitt entspricht dem Anhang zur ESO im alten SB und ent-
hält diejenigen Signale, die nur noch während einer gewissen Übergangs-
zeit verwendet werden, mit denen jedoch keine weiteren Anlagen und
Fahrzeuge mehr ausgerüstet werden dürfen.

100. Neues SB: § 67 (1), § 68 (1)

Hier wurden Lichthaupt- bzw. Lichtvorsignale bisheriger Bauart auf-
genommen, die den Nachzeichen der Formhaupt- bzw. Formvorsignale
entsprechen. Bei der Bezeichnung dieser Signale wird durch „HL“ oder
„VT“ zum Ausdruck gebracht, daß es sich um Lichtsignale handelt, wäh-
rend die Nummern 100, 101, 101.102 und 102 den um 100 erhöhten Num-
mern der Formsignale entsprechen.

100. Neues SB: § 67 (2), § 68 (2)

Auf Bestimmungen für Haupt- und Vorsignale im 2. Abschnitt, die auch
für Lichtsignale des 18. Abschnitts gültig sind, wurde hingewiesen und
damit eine Wiederholung der Bestimmungen vermieden. Unter „Sinn-
gemäß“ ist zu verstehen, daß Bestimmungen für Formsignale, soweit sie
auf Lichtsignale anwendbar sind, auch für letztere gelten.

110. Neues SB: § 69

Die Bestimmungen für das Lichtsperrsignal (altes Signal Ve 3b) und das
Hauptsperrsignal wurden im § 69 zusammengefaßt.

Bei der Aufhebung des Fahrverbots für Rangierabteilungen erscheinen:

- a) nach Verlöschen des alleinstehenden Lichtsperrsignals das Signal Ra 12
- b) nach Verlöschen des Hauptsperrsignals die Signale Hl 100 und Ra 12.

Der Haltbegriff für Züge bleibt also bestehen.

Da das Signal Lsp in der weiteren Entwicklung nach Einführung des ab-
soluten Haltbegriffs entbehrlich ist (s. Rd. Nr. 8, welches im 14. Ab-
schnitt aufgenommen).

111. Die im neuen SB nicht wiederaufgenommenen Signale und Nach-
zeichen des alten AzSO werden besetzt und durch die entsprechenden
Signale der Abschnitte 2 bis 17 ersetzt.

Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/18 : CIA-RDP80T00246A053800370001-4

Page Denied

25X1

Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/18 : CIA-RDP80T00246A053800370001-4